DIE ÖFFENTLICHE UNTERNEHMUNG IN ENGLAND

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der Würde eines
DOKTORS DER STAATSWISSENSCHAFTEN

der Philosophisch - Historischen
Fakultät der Universität Basel

vorgelegt von

HANS SCHAFFNER
von Basel

KÖLN
1938

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546711_0046

DIE ÖFFENTLICHE UNTERNEHMUNG IN ENGLAND

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der Würde eines
DOKTORS DER STAATSWISSENSCHAFTEN

der Philosophisch - Historischen
Fakultät der Universität Basel

vorgelegt von

HANS SCHAFFNER
von Basel

KÖLN
1938

Genehmigt von der Philosophisch-Historischen Fakultät der Universität Basel auf Antrag der Herren Professoren Dr. H. Ritschl und Dr. E. Salin.

Basel, den 22. April 1938.

Prof. Dr. H. Schmalenbach,
Dekan.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Die vorliegende Arbeit erscheint unter dem selben Titel gleichzeitig im Buchhandel als Heft 9 der Schriftenreihe „Staat und Wirtschaft, sozialwissenschaftliche Studien", herausgegeben von Dr. Hans Ritschl, Professor an der Universität Basel, im Verlag Kurt Schroeder, Köln.

Vorwort

Es ist mir ein Bedürfnis, an dieser Stelle Herrn Prof. Dr. H. Ritschl für seine wertvollen Anregungen und Wegleitungen beim Entstehen dieser Arbeit meinen herzlichsten Dank auszusprechen. Mein Dank gilt aber auch den Behörden der englischen Postverwaltung, des Londoner Passenger Transport Board, des Central Electricity Board, London und dem Sekretariat des Trades Union Congress General Council, London, die mich stets in entgegenkommender Weise mit wertvollen Informationen unterstützten.

Ich entspreche einem Wunsche der Herren Referenten, wenn ich ausdrücklich erkläre, daß sie den wissenschaftlichen Charakter meiner Arbeit anerkannt haben, ohne sich hierdurch irgendwie mit den von mir vertretenen Anschauungen und Urteilen zu identifizieren.

Einleitung

Die Entwicklung der Gemeinwirtschaft in Großbritannien seit dem Kriege ist bedeutsam. Sie hat sich besonders auf den Gebieten des Verkehrs, der Elektrizitätswirtschaft und des Rundspruchs ausgedehnt. Der Gedanke der Gemeinwirtschaft ist Gegenstand vieler Diskussionen gewesen, und heute trifft man immer wieder auf das Thema: „Gemeinwirtschaftliche Grundsätze in der Industrie", die als ein Mittel der Genesung für die Wirtschaft angesehen werden. Im Parlament ist wiederholt über die Formen der gemeinwirtschaftlichen Kontrolle diskutiert worden. Die Eisenbahnen und die Postverwaltung haben seit dem Weltkriege zu ernsthaften Erwägungen und Diskussionen Anlaß geboten, während die Elektrizitätswirtschaft, der Londoner Personenverkehr und der Rundspruch in gemeinwirtschaftliche Unternehmen überführt wurden. Eine weitere Ausdehnung der öffentlichen Kontrolle über andere Zweige der Wirtschaft wird die Folge dieser Entwicklung sein.

Die rasche Ausdehnung öffentlicher Unternehmen bedeutet für das britische Denken und Leben eine Revolution. Das Parlament hatte verhältnismäßig einen kleinen Einfluß auf die Entwicklung von Industrie und Handel und erst mit der Ausdehnung der Gemeinwirtschaft erlangte es für die Wirtschaft erhöhte Bedeutung. Mit dem Rückgang von Englands Stellung im Welthandel in den Nachkriegsjahren wurden die Binnenindustrie und der Binnenmarkt wichtig. So wurde denn einer vermehrten und besseren Ausnutzung der eigenen Industrien größere Beachtung geschenkt.

Die Ausdehnung der Gemeinwirtschaft ist auch durch das Ausland beeinflußt worden. Die Entwicklung der Kartelle und der gemischt-wirtschaftlichen Unternehmungen auf dem Kontinent, die „Merger"-Bewegung in den Vereinigten Staaten und die Schaffung von Staatsbetrieben in vielen Ländern, haben England einmal die Nutzlosigkeit gezeigt, kleine Betriebe aufrecht zu erhalten und andererseits die Vorzüge großer gemeinwirtschaftlicher Betriebe dargestellt. Steigende Konkurrenz auf dem Weltmarkt, Schrumpfung des Weltmarktes, verbunden mit Arbeitslosigkeit, haben führende Engländer dazu veranlaßt, die industrielle Organisation ihres Landes eingehend zu überprüfen.

Die Konservativen und die Liberalen betrachten die Gemeinwirtschaft als einen notwendigen und zweckdienlichen Kompromiß zwischen dem „laisser-faire" der alten Ordnung und dem Programm

des nationalen Sozialismus, welches durch die Arbeiterpartei vertreten wird. Allerdings bleibt die Gegnerschaft gegen die direkte Leitung von Wirtschaftszweigen durch den Staat. Konservative und Liberale hoffen die Vorteile der Gemeinwirtschaft auszunützen, ohne alle Vorteile, die mit der privaten Unternehmung verknüpft sind, aufzugeben. Ein weiterer Grund der Förderung gemeinwirtschaftlicher Betriebe ist darin zu sehen, daß diese gerade in den unsicheren Jahren nach dem Kriege doch eine verhältnismäßig sichere Kapitalanlage boten. Obwohl die Konservativen die öffentliche Unternehmung befürworteten, lehnen sie jeden Gedanken an eine Planwirtschaft ab. Jede Frage der Überführung eines Zweiges der Wirtschaft in die Gemeinwirtschaft soll erst dann gelöst werden, wenn es sich unbedingt als notwendig zeigt, daß die Öffentlichkeit eingreifen muß. Die Liberalen und die Arbeiterpartei dagegen haben ihre bestimmten Sozialisierungsprogramme. Die Liberalen sehen die Notwendigkeit einer Rationalisierung in verschiedenen Industrien und befürworten gleichzeitig eine straffe Regulierung dieser Industrien. Ferner unterstützen sie die städtischen gemeinwirtschaftlichen Betriebe und die Schaffung der „Public trusts" für nationale, öffentliche Unternehmen. Die liberale Partei hat gezeigt, daß zwei Drittel der Großunternehmen in England in gemeinwirtschaftlichen Betrieb übernommen werden sollen. Diese Unternehmen würden ungefähr ein Kapital von vier Milliarden englischen Pfund darstellen [1]).

Die Sozialisten wollen durch die gemeinwirtschaftliche Ordnung das Moment der Spekulation ausschalten und die Macht der Arbeitgeber beschränken.

Das Gemeinsame in allen Parteiprogrammen ist darin zu sehen, daß die Schaffung von Unternehmen unter öffentlicher Kontrolle als ein notwendiger Schritt im Wiederaufbau der Wirtschaft befürwortet wird.

Die Unternehmen unter öffentlicher Kontrolle, welche geschaffen worden sind, lassen sich folgendermaßen einteilen: 1. Die Verwaltungsunternehmung unter ressortmäßiger Leitung eines Ministeriums. 2. Die unabhängige öffentliche Untersuchung. 3. Die Privatunternehmung unter gesetzlicher Kontrolle.

Meine Aufgabe wird nun sein in den nachstehenden Kapiteln darzulegen, welchen Raum die verschiedenen öffentlichen Unternehmungen im englischen Wirtschaftsleben einnehmen. Besonders wird dabei festgestellt werden müssen, wie groß die Kontrolle des Staates ist, welche Vorteile die Arbeiter und Angestellten in den verschiedenen öffentlichen Unternehmen genießen. Dabei darf nicht vergessen werden, daß sich die englische öffentliche Unternehmung im Entwicklungsstadium befindet.

[1]) Britain's Industrial Future, London 1928, S. 74.

Wir werden uns in diesem Abschnitt mit drei Formen der sozialisierten Unternehmen befassen, nämlich mit der Verwaltungsunternehmung, dem Körperschaftsunternehmen und dem Privatunternehmen unter gesetzlicher Kontrolle. Mit der gemischt-wirtschaftlichen Unternehmung werden wir uns nicht befassen, da sie in England fast keine Bedeutung erlangt hat und meist das Ergebnis zufälliger Umstände, und nicht wie auf dem Kontinent planmäßig gewollt ist. Die einzigen gemischt-wirtschaftlichen Unternehmen sind: das Hafenamt von Southhampton (Southhampton Harbour Board), die Manchester Schiffskanal-Gesellschaft, das Sheffielder Verkehrsunternehmen, die Anglo-Persian Oil Company und die Suezkanal-Gesellschaft.

Bei der Definition des Verwaltungsunternehmens, halte ich mich an diejenige von Hans Ritschl [2]):

„Das Verwaltungsunternehmen oder Regieunternehmen wird innerhalb der Verwaltung unter ressortmäßiger Leitung des Ministeriums geführt, alle Einnahmen und Ausgaben erscheinen in voller Höhe im Etat. Die Beamten sind an die Anweisungen der Zentrale und die Ansätze des Etats in ihren Wirtschaftshandlungen gebunden: Es gilt die kameralistische Buchführung. Die Betriebsführung erfolgt nach dem Vorbilde der Verwaltung. Die Arbeitskräfte werden vorwiegend im Beamtenverhältnis beschafft. Damit sind die höheren Beamten und die Leiter der Staatsunternehmen billig im Vergleich zur Privatwirtschaft. Für die Beamten herrscht das Besoldungs- und nicht das Entlöhnungsprinzip. Den Staatsbeamten und Staatsarbeitern steht kein Koalitionsrecht und kein Streikrecht zu, so im Verwaltungsbetriebe der Vorkriegszeit.

Für die Staatsarbeiter gilt eine sozialpolitische Personalpolitik. Die Berechnung des Ertrages erfolgt durch einen Vergleich der Überschüsse mit dem statistischen Anlagekapital, dieses errechnet sich durch eine Buchung aller Kapitalinvestitionen.

Elsaß rühmt dieser Form des Verwaltungsunternehmens in der kommunalen Gaswirtschaft nach, daß sie eine „enge Verknüpfung von Gemeindeunternehmen und Gemeindeorganen" gewährleiste und daß damit „eine unmittelbare Beeinflussung der Wirtschaftsführung durch kommunale Gesichtspunkte gesichert und die stärkste Verantwortlichkeit der Gemeindeorgane hergestellt" sei. Dieser Vorzug mußte mit dem Übergang zur reinen Demokratie in den Nachteil der Möglichkeit parteipolitischer Beeinflussung umschlagen. Heute werden vornehmlich die Nachteile der reinen Verwaltungsunternehmung hervorgehoben: die größere Schwerfälligkeit in der Leitung, die geringere Verantwortlichkeit der Betriebsleiter, die

[2]) Hans Ritschl, Stellung u. Bedeutung d. öffentl. Unternehmung in Moderne Organisationsformen der öffentl. Unternehmung. Schriften des Vereins für Sozialpolitik, 1932, Bd. 176/I S. 49.

Unangemessenheit der kameralistischen Buchführung. So ist die Form des Verwaltungsunternehmens in den wichtigsten Zweigen der öffentlichen Unternehmen heute zurückgedrängt, oft verdrängt worden."

Was ist nun unter dem Körperschaftsunternehmen zu verstehen? H. Ritschl sagt darüber folgendes [3]):

„Das Körperschaftsunternehmen stellt eine organisatorische Annäherung der Staatsunternehmen an die Privatunternehmen der freien Marktwirtschaft dar. Es ist damit die kapitalistisch-angepaßte Form, angepaßt aber wesentlich nur in einem formal organisatorischen Sinne. Das heißt, es werden kapitalwirtschaftliche Formen übernommen, nicht aber Rückverwandlungen in eine kapitalistische Bewirtschaftungsweise vollzogen, obwohl der Einbruch kapitalistischer Denkweise und kapitalistischer Formen die Gefahr einer Entfremdung aus der Gemeinwirtschaft mit sich bringt.

Das Körperschaftsunternehmen ist aus der ressortmäßigen Leitung des Ministeriums herausgenommen und wird als wirtschaftlich selbständige Körperschaft organisiert. Häufig wird die Verselbständigung rechtlich vollzogen in der Begründung eines Gesellschaftsunternehmens, meist einer Aktiengesellschaft. Die Aktien bleiben dann im Eigentum des Gemeinwesens. Diese Form erlaubt zugleich, daß mehrere Gemeinden oder Gemeindeverbände und Staat gemeinsam ein öffentliches Unternehmen besitzen. Gemeinsam ist den Körperschaftsunternehmen die Lösung aus der ressortmäßigen Leitung und damit aus dem öffentlichen Haushaltplan. In ihm erscheint nur ein erwarteter, geschätzter oder auferlegter Reinüberschuß des Unternehmens. Das Unternehmen stellt seinen eigenen Sondervoranschlag auf. Die Verantwortung des Leiters ist auf den Erfolg beschränkt. An Stelle der kameralistischen Buchführung tritt die kaufmännische, an Stelle des statistischen Anlagekapitals ein Grundkapital. Der Überschuß erscheint als Dividende. Das private Erwerbsunternehmen ist in allem das Vorbild. Die leitenden Beamten erhalten Riesengehälter." „Im Prinzip soll auch das Beamtenverhältnis zugunsten des Lohn- und Angestelltenverhältnisses zurückgedrängt werden."

Weiter heißt es dann: „Das Eindringen der Organisationsform des Körperschaftsunternehmens in der öffentlichen Wirtschaft fällt zusammen mit der Demokratisierung des Staatswesens, in der eine relative „Anpassung" des Gemeinwesens an die kapitalistische Ordnung zu erblicken ist. Dies mußte in der staatlichen Erzeugungswirtschaft zu einer Anpassung und zu einer Abkapselung führen. Die Angleichung erkannten wir bereits in der Annäherung der Bewirtschaftungsweise an die private Erwerbsunternehmung und in der Ausdehnung der in der kapitalistischen Marktwirtschaft aus-

[3]) Hans Ritschl, a. a. O. S. 50 ff.

gebildeten Kampfformen auf die Staatsunternehmen. Übertrugen die Arbeiterparteien diese Kampfformen auf die Gemeinwirtschaft, so mußte der Staat die kapitalistischen Organisationsformen auf sie übertragen. Aber, wie Heimann hervorhebt, hat ja auch gerade die Sozialisierungskommission am Verwaltungsbetriebe die schärfste Kritik geübt und die Überführung der Staatsunternehmen in kapitalistisch-angepaßte Formen als ihren wesentlichen Erfolg zu buchen.

Ohne Zweifel ist die Verwaltungsunternehmung die gemeinwirtschaftlichere Form, das Körperschaftsunternehmen eine Zwischengestalt, die es erlaubt, die rationellen Formen des kapitalistischen Betriebes einzuhalten und dennoch die Sinngebung des Unternehmens aus dem teleologischen Gebilde der Gemeinwirtschaft zu bestimmen und herzuleiten."

Gerade dieser Organisationsform ist bezeichnenderweise in England ein großer Erfolg beschieden gewesen, wie das im Kapitel: Die selbständige öffentliche Unternehmung gezeigt werden wird. Auch für England stimmt das, was H. Ritschl, über den Erfolg des Körperschaftsunternehmens sagt: [4])

„Die Erfolge des Körperschaftsunternehmens liegen nicht in einer erwarteten Steigerung der Wirtschaftlichkeit [5]), sondern in der dezentralistischen Auflockerung der Gemeinwirtschaft, die mit ihrem wachsenden Umfange zur organisatorischen Notwendigkeit wird, und vor allem in der Sicherung gegen die mit der Demokratisierung des Staates und der Übertragung marktwirtschaftlicher Kampfformen freigesetzten Gruppeninteressen und politischen Einflüsse. Das Körperschaftsunternehmen bildet einen Puffer gegen das machtvoll organisierte Gruppeninteresse der Beamten und Arbeiter wie gegen die parteipolitischen Einflüsse, also gegen eine Politisierung der Staatsunternehmen. Das auf einen selbständigen Etat gestellte Körperschaftsunternehmen erhält sich in seiner Rentabilität und seinem Haushaltsgleichgewicht gegen die politischen Einflüsse und die Gruppeninteressen, die alle, in der Richtung einer Minderung der Rentabilität zu wirken, die Tendenz haben.

Bei der Beobachtung des Verzinsungsprinzipes fällt endlich ein bedeutsamer Unterschied zwischen dem öffentlichen Unternehmen und der Rentabilitätsberechnung des privaten Erwerbsunternehmens auf Die kapitalistische Marktwirtschaft erhöht, wenn die Erträge steigen, den Kapitalwert in einer höheren Bewertung der Produktionsmittel. Im öffentlichen Unternehmen aber bedeutet das Verzinsungsprinzip, daß nicht der Kapitalwert mit den Erträgen erhöht

[4]) H. Ritschl, a. a. O. S. 52.

[5]) Hier muß noch beigefügt werden, daß ebenso gut wie in der kapitalistisch-marktwirtschaftlichen Form auch in rein gemeinschaftlichen Formen eine rationelle Wirtschaft möglich ist. Dabei ist allerdings Voraussetzung, daß eine dualistische Wirtschaftsordnung besteht, die erlaubt, für das ganze die volle Geld- und Kostenrechnung beizubehalten.

wird, sondern daß die Erträge nach dem Kapitalwerte begrenzt werden und daß Produktivitätssteigerungen unmittelbar einer Verbilligung der Leistungen unter dem Gesichtspunkte der Versorgung zugute kommen."

Die private Unternehmung unter gesetzlicher Kontrolle steht einmal ganz im Eigentum des privaten Unternehmers. Da es sich bei manchen Unternehmen um solche handelt, die für die Gesamtheit sehr wichtig sind, wie z. B. die Eisenbahnen, die Kohlenbergwerke, die Gaswerke usw., so hat sich der Staat veranlaßt gesehen, durch Gesetze z. B. die Preise zu regulieren, Tarife festzusetzen, die Arbeitszeit herabzusetzen, Reorganisationen durchzuführen. Die Unternehmung ist somit in ihrer Gebarung nicht mehr frei, sondern an die Vorschriften der betreffenden Gesetze gebunden. Wie weit der Eingriff des Staates geht, ist im Kapitel über die private Unternehmung unter gesetzlicher Kontrolle zu zeigen.

Der Vollständigkeit wegen sei hier noch das Wesen der gemischtwirtschaftlichen Unternehmung aufgezeigt. „Diese stellt eine Verbindung des öffentlichen Unternehmens und des Privatunternehmens dar. Private Kapitalgeber und Gemeinwesen teilen sich hier in den Kapitalbesitz und in die Leitung des Unternehmens. Diese Form erlaubt der öffentlichen Hand die Beteiligung an Unternehmen mit vorwiegend privatem Kapital, wie sie dem Privatkapital die Beteiligung an Unternehmen mit vorwiegend öffentlichem Kapital ermöglicht. Diese Form setzt ein Körperschaftsunternehmen in Gesellschaftsform voraus [6])."

Mit Recht betont Ritschl, daß bei dieser Unternehmungsform das gemeinwirtschaftliche Prinzip gefährdet sei und die Unternehmung sich in ein Erwerbsunternehmen verwandle und dem Verzinsungsprinzip untreu werde.

[6]) H. Ritschl, a. a. O. S. 54.

1. Kapitel

Die Verwaltungsunternehmung

§ 1 DIE POST

Die britische Post-, Telephon- und Telegraphenverwaltung ist eine typische Verwaltungsunternehmung, die unter der ressortmäßigen Leitung eines Ministeriums steht und der Kontrolle des Parlamentes unterstellt ist.

Die Postverwaltung ist durch Gesetz im Jahre 1711 geschaffen worden. Mit diesem Zeitpunkt ging der ganze Postverkehr in die Hände des Staates über. Nach und nach hat sich die Postverwaltung immer mehr Dienstzweige angegliedert, während sie in der Anfangszeit nur den eigentlichen Postdienst besorgte. So wurde im Jahre 1792 der Zahlungsverkehr (Money Order System) eingeführt. 1861 wurde die Postsparkasse gegründet. 1864 wurde der Postverwaltung die Möglichkeit der Schaffung eines staatlichen Renten- und Lebensversicherungssystems eingeräumt. 1868 erfolgte die Übernahme des gesamten Telegraphennetzes. 1909 muß die Post die Auszahlung der Pensionen übernehmen. 1912 übernimmt die Postverwaltung auch den Telephondienst. In neuerer Zeit mußte die Postverwaltung auch den Verkauf der Arbeitslosenversicherungsmarken übernehmen, ferner steht ihr der Einzug der Radiokonzessionsgebühren zu und dazu kommt noch die Einkassierung der Motorfahrzeugsteuern.

Die Postverwaltung nimmt als Verwaltungsunternehmen eine bedeutende Stellung ein, beschäftigt sie doch über 230 000 Angestellte, d. h. also zwei Drittel aller Staatsbeamten. Für die englische Staatskasse ist der Reinertrag bedeutungsvoll. Er betrug beispielsweise im Jahre 1931/32 10 631 794 englische Pfund, der ganz in die Staatskasse fiel.

Die Organisation

Die Postverwaltung wird durch einen Direktor, den „Postmaster-General" geleitet, der Mitglied der Regierung ist. Die Kontrolle der Regierung wird durch das Finanzministerium ausgeübt, da ja die Postverwaltung eine wichtige Einnahmequelle für den Staat darstellt. Der „Postmaster-General" ist für die Leitung dem Regierungskabinett verantwortlich. Bei der Neubildung des Kabinettes wird je-

weilen auch der Ministerposten des „Postmaster-General" neu besetzt. Seit 1909 ist dem „Postmaster-General" für die Arbeitsentlastung ein „Assistent Posmaster-General" beigegeben. Die ständige Leitung der Postverwaltung ist einem Generaldirektor übertragen. Dieser ist der Hauptberater des Postmaster-General. Ihm zur Seite stehen zwei Vizedirektoren, der „Deputy Director General" und der „Assistant Director General". Dem „Deputy General" sind unterstellt: 1. Die Magazine (Stores Dept.), 2. die Postverwaltung (Postal Services Dept.) und 3. die Telephon-, Telegraph- und Radioverwaltung (Telecommunications Dept.). Der „Assistant Director General" steht folgenden Abteilungen vor: 1. der Personalabteilung (Personal Dept.) und 2. dem Publizitätsdienst (Public Relations Dept.). Unter der direkten Leitung des Generaldirektors stehen die folgenden Abteilungen: 1. Das Ingenieurbüro (Engineering Dept.), 2. die Buchhaltungs-Abteilung (Accountant General's Dept.), 3. die Abteilung für Rechtswesen (Solicitor's Dept.) und 4. die Postsparkasse (Savings Bank Dept.). Alle diese Unterabteilungen werden von Direktoren geleitet, die entweder den Vizegeneraldirektoren oder dem Generaldirektor für ihre Amtsführung verantwortlich sind.

Zur besseren Fühlungnahme mit dem Publikum, insbesondere aber mit der Kaufmannschaft ist vor einigen Jahren der „Post Office Advisory Council" geschaffen worden. In dieser Kommission können die Kaufleute und ein weiteres Publikum ihre Interessen vertreten.

Personal

Da die Postverwaltung die zweitgrößte Unternehmung Englands ist, — nur die L. M. S.-Eisenbahngesellschaft beschäftigt mehr Personal — ist ihre Lohnpolitik von großer Bedeutung. So bilden tatsächlich die Löhne, welche die Postverwaltung zahlt, die Grundlage der Lohnzahlungen für die übrigen Staatsangestellten. In den vergangenen Jahren ist es das Bestreben der Regierung gewesen, die Löhne der Staatsangestellten mit denjenigen, die in der Industrie bezahlt wurden, auf gleicher Höhe zu halten. Es wurde davon ausgegangen, daß der Staatsangestellte nicht privilegiert sein solle und nicht mehr Lohn erhalten dürfe, als derjenige, der ihn durch Zahlung von Steuern erhalten muß. Bei dieser These wird vorausgesetzt, daß die Arbeit des Staates unökonomisch sei, während wie Dimock behauptet, alle Arbeit, welche der sozialen Wohlfahrt diene, ökonomisch sei [1]). Dimock illustriert das folgendermaßen, indem er sagt, daß der Steuerzahler zwei Taschen habe, aus der einen nimmt er die Mittel, um vom Kaufmann das zu kaufen, was er zum Leben braucht, aus der anderen zahlt er dem Staate Steuern, kauft die

[1]) Marshall E. Dimock, British Public Utilities, London, 1933, S. 181.

Dienste, welche der Staat nun einmal im Interesse aller leisten muß.

Bis zum Juli 1934 bestand für das Personal der Post die gleitende Lohnskala. Die Löhne wurden jedes Jahr nach dem jeweilen errechneten Lebenskostenindex neu festgesetzt. Dies war für die Angestellten sehr unbefriedigend. Erst im Juli 1934 wurde die gleitende Lohnskala durch feste Löhne ersetzt. Bei der gleitenden Lohnskala war ein bestimmter Minimallohn festgesetzt, der je nach dem Stand des Lebenskostenindexes verschieden erhöht wurde. Dies mag an einem Beispiel gezeigt werden.

Vergleich der Wochenlöhne im Dezember 1920 mit denjenigen im Dezember 1931

Mini allohn z. B.	Lohn einschl. Zuschlag(Dez.1920) (Index: 155)		Lohn einschl. Zuschlag(Dez.1931) (Index: 50)		Lohnreduktion %
sh.	sh.	d.	sh.	d.	%
25	63	9	37	6	41
35	89	3	52	6	41
45	106	5	64	10	39
55	123	7	77	2	38
65	140	9	89	6	36

Durch Anstrengungen der Organisationen der Postangestellten, unterstützt durch die Gewerkschaften und durch die „Royal Commission on the Civil Service", die sich im Jahre 1931 gegen die gleitende Lohnskala ausgesprochen hatte, gelang es, wie bereits erwähnt, im Juli 1934 die gleitende Lohnskala durch feste Löhne zu ersetzen. Diese Löhne entsprechen eher der Forderung, die auch im Bericht der „Royal Commission on the Civil Service" enthalten ist, daß die Löhne so hoch sein sollen, um dem Personal eine anständige Lebenshaltung zu ermöglichen.

Dem Personal ist in allen Fragen, welche die Postverwaltung betreffen, ein Mitspracherecht eingeräumt. Seine Anliegen kann es durch Personaldeputationen dem Postmaster-General oder leitenden Beamten vorbringen. Ferner ist es in den verschiedenen „Whitley-Councils" vertreten und im Schiedsgericht, dem „National Industrial Court". Es bestehen ungefähr 30 solcher Kommissionen, die sich über die ganze Verwaltung verteilen.

Die „Union of Post Office Workers", welche die unteren Personalkategorien umfaßt und ungefähr 98 000 Mitglieder zählt, ist weitaus der größte Postpersonalverband. Diese Organisation war vor dem Jahre 1927 mit dem „Trades Union Congress" und der „Labour Party" verbunden gewesen. Das Gesetz von 1927, der sogenannte: „Trade Disputes and Trade Unions Act" verbot die Zusammenarbeit.

Die Hauptziele der „Union of Post Office Workers“ können in drei Punkte zusammengefaßt werden: 1. Gemeinsame Leitung der Postverwaltung in Verbindung mit dem Staat; 2. Verbesserung der Lohn- und Anstellungsbedingungen; 3. Überführung der Organisation der Postangestellten in einen umfassenden Gewerbeverband, der zum Ziele hat, die Postverwaltung als Gilde zu organisieren.

Die Arbeit der Angestellten-Organisationen erschöpft sich darin, die Einzelinteressen ihrer Mitglieder zu wahren. In den letzten Jahren hat der Postangestelltenverband der Leitung den Vorschlag gemacht, auch in England den Postscheckverkehr einzuführen. Er ist aber mit diesem Vorschlag nicht durchgedrungen.

Oben war von den „Whitley Councils“ die Rede gewesen. Es ist deshalb notwendig, hier eine Darstellung der Whitley-Räte im allgemeinen zu geben und im besonderen auf die Organisation dieser Räte bei der Postverwaltung hinzuweisen.

Die Whitley-Räte[2])

Es ist zunächst notwendig hier ein wenig weiter auszuholen. Die wirtschaftliche und soziale Entwicklung hat während des Krieges die Beziehung zwischen Arbeit und Kapital neugeordnet. In den Jahren 1915—1917 wurde eine Reihe von Vorschlägen der Öffentlichkeit unterbreitet, die eine Sicherung des sozialen Friedens versprachen. Um gerade dem damals sehr starken Einfluß der Gildensozialisten unter der Arbeiterschaft entgegenzuwirken, machten die Arbeitgeber unter dem Schlagwort der gemeinsamen Kontrolle (joint control) den Vorschlag zu einer Neuorganisation der industriellen Verfassung. Es war nicht nur Interessenpolitik, da auch im Kampf zwischen Arbeit und Kapital, persönlich nicht interessierte Persönlichkeiten, die einer organischen Entwicklung im Sinne einer gemäßigten Sozialreform zuneigten, für sie eingetreten sind. Auch aus Kreisen der Gewerkschaften sind neben scharfer Ablehnung, Stimmen der Anerkennung und der Bereitwilligkeit zur Mitarbeit laut geworden.

Gemeinsam ist diesen Vorschlägen, daß sie auf Grund der Annahme einer Interessensolidarität zwischen Kapital und Arbeit, innerhalb der einzelnen Betriebe und Industrien den sozialen Frieden und durch Wiederherstellung und Intensivierung der Beziehungen zwischen den Parteien außerhalb der Sphäre staat-

[2]) Vergl. hierzu hauptsächlich: Charlotte Leubuscher, Sozialismus und Sozialisierung in England, Jena 1921, S. 181 ff.
Ferner die Darstellungen von Leonard D. White, Whitley Councils in the British Civil Service, Chicago 1933, S. 70—135 und T. B. Seymour, „The Whitley Council System“, London, 1932.

lichen Eingreifens, eine Hebung der Produktion sichern wollen. Ferner sollte der Tätigkeitsbereich von Kollektivorganen auch darin bestehen, daß die Arbeiterschaft auch in Fragen, die über die Festsetzung der Arbeitsbedingungen hinausgehen, mitreden sollten [3]).

Ein erster Entwurf, der auch in der Praxis verwirklicht worden ist, und der die Beziehungen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer enger gestalten sollte, sah die Schaffung eines „Industrial Council for the Building Industry" vor. Sein Urheber ist Malcolm Sparkes, ein junger Betriebsleiter des Baugewerbes, der sich während des Krieges von einem Beruf zurückgezogen hatte, um sich der Ausarbeitung seiner sozialreformerischen Ideen zu widmen.

Die Gewerkevereine übernahmen seinen Vorschlag. Das Ziel, das Sparkes im Auge hatte, erschöpfte sich keineswegs darin, ein verbessertes Instrument für das Einigungsverfahren bei gewerblichen Schiedsgerichten zu schaffen und dadurch die bestehenden Einigungsämter überflüssig zu machen. Für ihn ging es darum, die Parteien nicht erst nach Ausbruch des Kampfes zusammenzuführen, sondern sie in einem ständigen Organ, einem Parlament des Baugewerbes, zu gemeinsamer Arbeit an den die Industrie betreffenden Angelegenheiten zu vereinigen. „Wir schlagen vor, einen neuen Ausschuß zu schaffen, der sich aus Vertretern beider Parteien zusammensetzt und der den Zweck hat, auf dem Gebiete des Baugewerbes fortschreitend Verbesserungen anzustreben. Er soll aufbauend sein. Die Schlichtung von Streitigkeiten ist von seinem Programm ausgeschlossen und der gewerbliche Friede, wenn er zustande kommt, ist eine natürliche Nebenfolge [4])".

Zuerst wurde ein gemeinsamer Rat nach dem Plan von Sparkes im Februar 1917 für das Tüncher- und Dekorateurgewerbe errichtet; die Arbeitgebervereinigung und der Gewerkverein entsandten je drei Mitglieder. Im Mai 1918, zwei Jahre nachdem Sparkes zuerst mit seinem Plan an die Gewerkvereine herangetreten war, wurde der Industrial Council for the Building Industry für das gesamte Baugewerbe gegründet. Er schloß sich an die bereits vorhandenen Organisationen der Industrie an, die auf beiden Seiten teils lokale Zusammenschlüsse, teils nationale Vereinigungen der einzelnen Berufe aufwies [5]).

Zur besonderen Berücksichtigung lokaler Interessen war ferner die Bildung von Unterausschüssen für die einzelnen Bezirke ins Auge gefaßt worden. Im Anschluß an die Shop-Stewards-Bewegung, die im Baugewerbe bereits Wurzel gefaßt hatte, waren als unterste Organisationsstufe Betriebsausschüsse vorgesehen, in denen jedoch nicht nur die Arbeiter, sondern auch die Betriebsleitung unter Ein-

[3]) Labour Year Book, 1919, S. 246 ff.
[4]) The Industrial Council for the Building Industry, S. 24.
[5]) Ch. Leubuscher, a. a. O. S. 178 ff.

schluß von Werkführern, Technikern und Verwaltungsbeamten vertreten sein sollte.

Der allgemeine Rat, das Bauparlament setzte sich aus 132 Abgeordneten zusammen, von denen je die Hälfte von den beteiligten Gewerkvereinen und Arbeitgeberverbänden gewählt wurde. Es trat vierteljährlich, bei besonderem Bedarf öfters, zusammen und wählte aus seiner Mitte einen paritätisch zusammengesetzten geschäftsführenden Ausschuß und die geschäftsführenden Beamten. Der Aufgabenkreis war außerordentlich weit gezogen. Zu den wichtigsten Aufgaben des Rates gehörte die Vorsorge für möglichst gleichmäßige Verteilung der Produktion und regelmäßige Beschäftigung; ferner die gegenseitige Unterstützung bei den Bemühungen, möglichst alle Angehörigen des Gewerbes durch die Organisation zu erfassen, die technische Vervollkommnung der Industrie durch Förderung wissenschaftlicher Untersuchungen, usw.[6]).

Dieser Rat wurde auch von der Regierung anerkannt. Es war einer der ersten Industrieräte, aber der praktische Erfolg blieb hinter den Erwartungen zurück. Am Anfang hatte der Rat gegen die Zersplitterung innerhalb der Gewerkschaften, zwischen gelernten und ungelernten Arbeitern zu kämpfen. Er mußte auch mit der Gegnerschaft eines Teiles der Arbeitgeber rechnen. Ein Plan zur Schaffung eines öffentlichen Dienstes der Bauindustrie scheiterte wegen des Widerstandes von Arbeitgeberseite. Nennenswerte Leistungen hatte er nicht erreichen können, aber dieser Rat war es, welche zu einer Neuorganisation des Baugewerbes führte und Anlaß zu einer Verallgemeinerung dieses Gedankens für alle Industrien in den sogenannten Whitley-Räten bot.

Die eigentliche Entstehung der Whitley-Räte beruht auf den Arbeiten des Unterausschusses eines während des Krieges zur Erörterung von Problemen der Übergangswirtschaft eingesetzten parlamentarischen Ausschusses (Committee on Reconstruction). Die besondere Aufgabe dieses Ausschusses lautete dahin, Vorschläge für eine dauernde Besserung der Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern auszuarbeiten. Dem Ausschuß, der nach seinem Vorsitzenden, dem stellvertretenden Vorsitzenden des Unterhauses, J. H. Whitley, benannt wurde, gehörten neben hervorragenden Vertretern der Arbeitgeber und der Gewerkvereine auch eine Anzahl auf dem Gebiete der Sozialwissenschaften und in der praktischen sozialen Arbeit bewährter Persönlichkeiten an. Seine Vorschläge, die in sechs aufeinanderfolgenden kurzen Berichten erstattet wurden, sehen ein System von Vertretungskörperschaften für die einzelnen Industrien vor, das sich in dreifacher Stufenfolge aufbaut und dadurch gekennzeichnet ist, daß sämtliche Organe paritätisch zusammengesetzt sind. Sie werden daher als gemeinsame

[6]) The Industrial Council for the Building Industry, S. 68—69.

Industrieräte (Joint industrial councils) bezeichnet, in der Praxis hat sich jedoch die Bezeichnung „Whitley Councils" eingebürgert. Für die Organisation der Räte und die Abgrenzung ihres Aufgabenkreises soll der Eigenart der einzelnen Industrien volle Berücksichtigung widerfahren. Auch die Errichtung der Räte selbst wird nicht durch Gesetz obligatorisch erklärt. Die Räte haben nur beratenden Charakter. Die den Räten zugedachten wichtigsten Aufgaben werden in den Berichten des Whitley-Ausschusses in folgender Weise gekennzeichnet: 1. Die praktischen Kenntnisse des Arbeiters sollen nutzbar gemacht werden. 2. Es sind Wege zu finden, die dem Arbeiter ein größeres Maß von Verantwortung sichern. 3. Aufstellung der Lohn- und Arbeitsbedingungen. 4. Schlichtung von Streitigkeiten. 5. Sicherung der Arbeitsmöglichkeit für den Arbeiter. 6. Vorsorge für die Ausbildung der Arbeiter. 7. Vorkehrungen zu treffen, damit Erfindungen des Arbeiters nutzbar gemacht werden können, und das Recht der Erfindung dem Arbeiter gewahrt wird. 8. Verbesserung des Produktionsprozesses, Suchen von neuen Wegen zum Zwecke der Zusammenarbeit. 9. Besprechung der die betreffenden Industrie berührenden Gesetze.

Die Regierung hatte sich auf Grund der Kriegserfahrungen überzeugt, „in wie hohem Maße die Arbeit des Staates erleichtert werden kann durch das Vorhandensein einer sich selbst regierenden Körperschaft, die imstande ist, die Interessen der gesamten Industrie wahrzunehmen [7])". „Der Krieg hatte es aber unmöglich gemacht im Arbeitgeber den alleinigen Vertreter der Industrie zu sehen [8])". In den vorgeschlagenen Industrieräten glaubte die Regierung geeignete gesellschaftliche Organe zu finden, die, obwohl auf Grundlage der Freiwilligkeit errichtet, die Durchführung der schwierigen Aufgabe der Übergangswirtschaft übernehmen konnten. Sie sprach deswegen durch den Arbeitsminister den Wunsch aus, daß in allen organisierten Industrien mit möglichster Schnelligkeit Industrieräte errichtet werden sollten und setzte sich in einer nachdrücklich geführten Propaganda für den Gedanken der gemeinsamen Kontrolle ein.

Die Aufnahme der Whitley-Berichte war verschieden. Die einen glaubten, dies sei der Weg zum dauernden sozialen Frieden, während auf der andern Seite den Berichten Mißtrauen, ja sogar schroffe Ablehnung entgegengebracht wurde. Die Gildensozialisten waren Gegner, weil sie sahen, daß damit der Forderung der Arbeiter nach „Kontrolle" in einer Weise Folge gegeben wurde, die nicht befriedigen konnte. Die Gildensozialisten waren auch deshalb Gegner, weil den Fabrikausschüssen eine nur untergeordnete Bedeutung zukam. Vor allem wird aber der Grundzug der Whitley-Räte, der

[7]) The Aims of Reconstruction, by the Minister of Reconstruction, 1918.
[8]) Jason, Past and Future, S. 159.

Gedanke einer auf vermeintlicher Interessengemeinschaft aufgebauten gemeinsamen Kontrolle, abgelehnt. Nach Ansicht der Gildensozialisten gibt es keine solche Interessengemeinschaft zwischen Lohnarbeitern und kapitalistischen Unternehmern; zwei einander zuwiderlaufende Interessen können zwar miteinander verhandeln und feilschen, sie können Kompromisse schließen, sie können aber nicht eine Sache gemeinsam kontrollieren, d. h. erfolgreich leiten [9]). Das Ziel der Gewerkschaftsbewegung, wie die Gildensozialisten es auffassen, ist nicht die gemeinsame Kontrolle mit den Arbeitgebern auf Grund künstlich konstruierter Interessengemeinschaft, sondern die alleinige Kontrolle durch die Arbeiter nach Herausdrängen der Kapitalisten. Auch die Arbeiterschaft verhielt sich teilweise ablehnend.

Im Oktober 1920 waren 62 nationale Räte in Tätigkeit, darunter eine Anzahl in kleinen Spezialindustrien. Außerhalb des Systems standen Bergbau, Eisenbahnen, Maschinenbau, Schiffsbau, Eisen- und Stahlindustrie, Baumwollindustrie.

Zu den Industrien, in welchen nationale Räte bestehen, gehören die Astbestindustrie, das Bäckereigewerbe, die Korbflechterei, die Teppichweberei, die Schokoladeindustrie, die Elektrizitätsindustrie, die Möbelindustrie, die chemische Industrie und verschiedene kleinere Industrien. Bezirksräte bestanden nur für 21 Industrien, Fabrikausschüsse nur in sechs Fällen. Der Aufbau erstreckt sich über drei Stufen — Fabrikausschüsse — Bezirksräte — Nationaler Rat. Die Haupttätigkeit der Räte erstreckt sich auf Lohn- und Arbeitszeitfragen und in vielen Fällen dienen sie als Schlichtungsbehörde. Als ein sozialpolitischer Fortschritt werden die Räte ferner in den Staats- und Kommunalbetrieben empfunden, wo bisher geeignete Vertretungsorgane der Arbeitnehmer gefehlt hatten.

Die Gegnerschaft von Seiten der Gewerkschaften wurde in den zwanziger Jahren immer geringer und im Jahre 1935 stimmte der Gewerkschaftskongreß von Margate einer Resolution zu, worin gesagt wird, daß die Vermittlerorganisation, die sich mit Löhnen, Arbeitszeit, Anstellungsbedingungen beschäftigt, in den sozialisierten Industrien nach dem Vorbilde der „Whitley-Councils" geschaffen werden soll.

Auch in der Postverwaltung wurde das „Whitley-Council"-System eingeführt, das für die Mitarbei des Personals in allen Betriebsfragen die beste Gewähr bietet. Der Aufbau der „Whitley-Councils" ist folgender: Lokale Ausschüsse, Abteilungsausschüsse und der nationale Ausschuß. Dieser letztere faßt das gesamte Staatspersonal zusammen. Es gehören ihm 54 Mitglieder an, wovon 27 Vertreter vom Staat, als Arbeitgeber und 27 vom Personal ernannt werden. Von diesen 27 Vertretern des Staatspersonals werden zehn von den Postpersonalverbänden gewählt.

---

[9]) National Guild or Whitley Councils? The National Guilds League, 1918.

Die Aufgaben des „Post Whitley Councils“ sind dieselben, wie diejenigen der Whitley-Räte der andern Departemente. Es soll einmal die Zusammenarbeit zwischen Personal und Verwaltung gefördert werden. Im besonderen sind dem Whitley-Rat folgende Obliegenheiten übertragen: 1. Verwertungen der Anregungen des Personals; 2. Aufsichtspflicht über die richtige Erfüllung der Arbeitsbedingungen; 3. Festsetzung der allgemeinen Richtlinien über Löhne, Arbeitszeit, Arbeitsbedingungen; 4. Förderung der Ausbildung des Personals; 5. die Beratung neuer Reglemente für das Personal; 6. die Beratung der allgemeinen Richtlinien für die Pensionierung und den Pensionsfonds.

Ferner sollen auch die Fragen der Beförderung und der Disziplin vom Post Office Whitley-Council behandelt werden. Hervorzuheben ist aber, daß Beschlüsse des Whitley-Councils für den Postmaster-General, das Parlament oder den National-Council nicht bindend sind. Sie berühren auch nicht die Verpflichtungen der Personalvertreter gegenüber ihren Wählern. Die Beschlüsse werden verbindlich, wenn sie durch Übereinstimmung beider Parteien gefaßt wurden und vom Vorsitzenden (Vertreter der Verwaltung) und vom Vizevorsitzenden (Vertreter des Personals) unterzeichnet sind und der Postmaster-General in zustimmendem Sinne davon Kenntnis genommen hat.

Das „Whitley-Council“-System hat sich im allgemeinen als befriedigend erwiesen, obwohl es nicht alle Erwartungen der Befürworter erfüllt hat. Die bessere Zusammenarbeit zwischen Personal und Verwaltung ist durch das „Whitley“-Rätesystem ermöglicht worden.

Für die Staatsbeamten wurden im Jahre 1923 dazu Richtlinien für ein schiedsgerichtliches Verfahren erlassen, die im Jahre 1925 durch Vorschriften ergänzt wurden, die eine Appellation an den „Industrial-Court“ ermöglichten. Dies Verfahren wurde in der Hauptsache deswegen geschaffen, um Fragen der Entlöhnung und der Anstellungsbedingungen auf dem schiedsgerichtlichen Wege zu erledigen. Ein schiedsgerichtliches Verfahren kann durch eine Staatsverwaltung oder durch die anerkannten Personalverbände eingeleitet werden. Der „Industrial-Court“ behandelt nur Streitigkeiten über Löhne, Arbeitszeit, Entlassungen oder Versetzungen. Der Schiedsgerichtshof wurde im Jahre 1919 geschaffen. Er tritt bei Streitigkeiten zwischen Personal und Verwaltung zusammen. Er besteht aus einem unabhängigen Vorsitzenden und je einem Mitglied der Staatsverwaltung und des Personals. Sofern eine Einigung nicht zustande kommt, entscheidet der Vorsitzende.

Für die Postangestellten war das Schiedsgericht nicht oft von Vorteil, da es manche Begehren zurückwies. Während einerseits andere Personalorganisationen das Schiedsgericht unterstützen und benützen, wird es anderseits von den Postbeamten nach Möglich-

keit gemieden. Diese versuchen eher auf direktem Verhandlungswege zum Ziele zu kommen.

Wenn auch die Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Personal noch sehr begrenzt ist, trägt sie doch dazu bei, daß das Personal immer mehr in die Tätigkeit der Verwaltung Einblick erhält, was für das Verhältnis des Personals zum Staat, als seinem Arbeitgeber von großer Bedeutung ist.

Reformbestrebungen

In den letzten Jahren ist wiederholt der Ruf nach einer Reorganisation der Postverwaltung laut geworden. Es waren zunächst einmal konservative Kritiker, die eine Neuorganisation der Postverwaltung wünschten. Sie wollten die Umwandlung in eine selbständige öffentliche Unternehmung. Einer dieser Kritiker, Lord Wolmer schrieb eine Schrift: „Post Office Reform", worin er sehr diesen Gedanken der Schaffung einer selbständigen öffentlichen Unternehmung unterstützte. Es wurde dann in der Folge auf Grund der lautgewordenen Kritik von Lord Wolmer im Parlament das sogenannte Bridgeman-Committee ins Leben gerufen, das die Frage der Reorganisation prüfen sollte. Das Bridgeman-Committee kam dann in seinem Bericht zum Schlusse, daß eine Neuordnung der Postverwaltung, die in einer Gründung einer selbständigen öffentlichen Unternehmung bestehen würde, nicht wünschbar sei. Der Ausschuß hat dann einige Reformvorschläge gemacht, die wichtigsten seien hier angeführt: 1. Bessere Aufklärung von Parlament und Publikum über die neuen Bestrebungen der Postverwaltung. 2. Größere Unabhängigkeit von der Kontrolle des Finanzministeriums. 3. Größere Selbständigkeit der unteren Dienststellen. 4. Dezentralisation der Verwaltung, indem den Poststellen in der Provinz größere Verantwortung übertragen werden soll. 5. Verbesserung der Lohnbedingungen des Personals.

Ferner wird für die Postverwaltung eine selbständige finanzielle Grundlage vorgeschlagen. Unter dem gegenwärtigen System geht der Gewinn der Postverwaltung an die Staatskasse. Für den Schatzkanzler ist der Gewinn der Post ein wichtiger Einnahmeposten. Deshalb sind auch dem Schatzkanzler viele Kompetenzen übertragen. Einmal ist ihm die Kontrolle der Finanzpolitik der Post übertragen und dann müssen die Posttaxen durch ihn geregelt und genehmigt werden. Nur in einigen wenigen Fällen, z. B. bei der Neufestsetzung von Gebühren ist ein Beschluß des Parlamentes notwendig. Auch bedürfen die Dienstreglemente, die Löhne und die Erhöhung des Personals der Genehmigung des Schatzamtes. Dabei hat sich die Postverwaltung weitgehend gerade in der Personal-

politik den, für alle Staatsbeamten geltenden Vorschriften anzupassen.

Auch die Gewerkschaften haben sich mit den Reformbestrebungen befaßt, so besonders der Gewerkschaftskongreß von 1932. Dieser hat allerdings eine Reorganisation im Sinne von Lord Wolmer abgelehnt, aber sich in einigen Punkten für eine Reorganisation ausgesprochen. So sollte die Stellung zum Finanzministerium neu geregelt werden, auch die Stellung des Postmaster-General sollte neu geordnet werden und vor allem bedürfte der „Advisory-Council" weiterer Vollmachten. Den Gewerkschaften sollte eine Vertretung in diesem Rat, der die Verbindung zwischen der Post und dem Publikum aufrecht zu erhalten hat, zugebilligt werden. Auch bedürfe, so wird weiter gesagt, die Vertretung der Arbeiter und Angestellten in den verschiedenen Kommissionen einer Neuregelung.

Irgendwelche Reorganisation wird sich in absehbarer Zeit kaum verwirklichen lassen, besonders weil das Finanzministerium nicht auf den Gewinn der Postverwaltung verzichten kann. Um jedoch die finanzielle Selbständigkeit bis zu einem gewissen Grade doch zu ermöglichen, macht das Bridgeman-Committee den Vorschlag eine Summe als Jahresabgabe an das Schatzamt festzusetzen und schlägt dabei einen Betrag von £ 11 500 000 vor, plus 50% des über diesen Betrag hinaus erzielten Reingewinnes. Diese Summe ist viel zu hoch veranschlagt und würde es so der Post verunmöglichen einen Teil des Gewinnes dem Publikum in Form von Taxermäßigungen wieder zukommen zu lassen. Die Gewinne hielten sich in den letzten Jahren unter dem genannten Betrag. Sie betrugen in den Jahren:

1922—23	£ 4 450 245	1927—28	£ 7 570 348
1923—24	„ 5 291 022	1928—29	„ 9 012 764
1924—25	„ 5 429 594	1929—30	„ 9 371 672
1925—26	„ 6 667 882	1930—31	„ 9 187 454
1926—27	„ 5 787 598	1931—32	„ 10 631 794

Heute ist auch keine Möglichkeit vorhanden, Reserven zu bilden. Früher oder später muß eine Reorganisation erfolgen, da besonders die finanziellen Verpflichtungen und Bindungen als drückend erscheinen. Die Postverwaltung wird aber auch dann weiterhin als größte britische Verwaltungsunternehmung bestehen bleiben [10]).

[10]) Gemäß den Empfehlungen des Bridgeman Committee ist nunmehr die von der Postverwaltung jährlich an das Schatzamt zu zahlende Summe auf £ 10 750 000 festgesetzt worden.

§ 2. DIE WASSERVERSORGUNG. DIE GASWERKE. DIE TRAMBAHNUNTERNEHMEN

Obwohl diese drei Gruppen von öffentlichen Unternehmen alle Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung (vorwiegend jedoch die Organisationsform des Verwaltungsunternehmens) in sich begreifen, ist es geschichtlich gerechtfertigt diese drei Unternehmungsgruppen, die im 19. Jahrhundert gegründet wurden, in diesem Kapitel über die Verwaltungsunternehmung darzustellen. Auch kann ich mich hier auf eine kurze Übersicht beschränken, da dieser Abschnitt nur eine Ergänzung zu dieser Arbeit darstellt, deren Aufgabe es ist, die Entwicklung der öffentlichen Unternehmung in der Nachkriegszeit aufzuzeigen.

DIE WASSERVERSORGUNG

Die ersten Gesetze über die Wasserwerke stammen aus den Jahren 1847 und 1863. In diesen sind die ersten Vorschriften über den Betrieb der Wasserwerke enthalten. Diese Bestimmungen sind im Laufe des letzten Jahrhunderts wiederholt geändert worden. Die letzten Änderungen datieren aus dem Jahr 1921 (Water Undertakings (Modification of Charges) Act) und aus dem Jahr 1930 (Reservoirs (Safety Provisions) Act).

Der Public Health Act vom Jahre 1875 ermächtigt jede Behörde eines Stadt- oder Landbezirkes, die Wasserversorgung für ihren Bezirk durchzuführen. Als Folge dieses Gesetzes und von ergänzenden Vorschriften sind fast alle Wasserversorgungssysteme öffentliches Eigentum. Der Enquete-Ausschuß der Liberalen hat im Jahre 1928 festgestellt, daß in England und Wales von 1 236 Wasserwerken, 977 sich in öffentlichem Eigentum befinden.

Im Jahre 1902 wurde die Wasserversorgung von London, die bis zu diesem Zeitpunkt von privaten Gesellschaften betrieben worden war, durch eine selbständige öffentliche Unternehmung, dem Metropolitan Water Board übernommen. Gegenwärtig bestehen 14 solcher Werke (Boards) als selbständige öffentliche Unternehmen, die zusammen ein Kapital von £ 69 730 000 repräsentieren. Das Gesetz von 1875 enthielt ferner Vorschriften über die Zwangsenteignung von Land und über den Erwerb schon bestehender privater Wasserwerke. Obwohl dieses Gesetz für die Enteignung und die Übernahme ein schiedsgerichtliches Verfahren oder einen Ministererlaß, der durch das Parlament genehmigt werden mußte, vorsah, konnte die Mehrheit der Enteignungen und Übernahmen durch Verträge geregelt werden. Diese Regelung auf vertraglichem Wege ist durch das Parlament sehr begünstigt worden, das die Übernahme von

Wasserwerken durch Gemeinden oder Bezirksverwaltungen unterstützt hat.

Die privaten Gesellschaften sind dem Gesundheitsministerium unterstellt, das die entsprechenden Vorschriften erläßt. Besonders ist die Einwilligung des Gesundheitsministeriums bei Neugründungen privater Gesellschaften zum Zwecke der Errichtung und des Betriebes von Wasserwerken notwendig, die natürlich nur gegeben wird, wenn in dem betreffenden Distrikt noch kein Wasserwerk besteht. Ferner müssen die privaten Gesellschaften bei Kapitalerhöhungen die Bewilligung des Gesundheitsministers einholen. Den Stadtverwaltungen steht für die privaten Wasserwerke ein gewisses Kontrollrecht zu, welches ebenso für die Gaswerke und die Trambahnunternehmen gilt. Sofern neue Werke gegründet werden sollen, muß auch die Einwilligung der betreffenden Stadtverwaltung eingeholt werden.

In den letzten Jahren hat das Parlament die Schaffung großer Wasserwerke, die sich über große Bezirke erstrecken, gefördert. Mehrere Bezirke oder Städte taten sich zusammen und gründeten ein sogenanntes „Joint Water Board". Diese neue gemeinsame Unternehmung soll eine rationellere Ausnützung der Wasservorräte ermöglichen. Im Jahre 1932 bestanden 33 solcher „Joint Water Boards".

Für die privaten Gesellschaften ist die Maximaldividende, die ausgeschüttet werden darf, auf 10% festgesetzt. Diese darf nur dann erhöht werden, wenn eine vorhergehende Dividende kleiner als 10% gewesen ist. Ein Überschuß über den Dividendenbetrag hinaus, muß in einen Reservefonds gelegt werden, bis dieser 10% des Kapitals erreicht hat. Werden zu hohe Gewinne erzielt, so kann der „Court of Quarter Sessions" auf Grund von Klagen von 2 oder mehreren Benützern der Wasserversorgung, die Taxen herabsetzen. In der Praxis sind nie 10% Dividenden ausgeschüttet worden, sondern der durchschnittliche Dividendensatz betrug 6%. Es sei noch darauf hingewiesen, daß der Satz von 10% nur für das Stammkapital gilt und daß für Kapitalerhöhungen eine Maximaldividende von 7% festgesetzt ist. Für den Hausbedarf wie auch für den Industriebedarf sind Maximalpreise vorgesehen, die nicht überschritten werden dürfen. Bei den öffentlichen selbständigen Unternehmen ist das Gewinnstreben ebenfalls eingeschränkt, da der Betrag, welcher als Einnahme für die städtische Steuerverwaltung verwendet werden darf, festgesetzt wird.

Seit dem Water Undertakings (Modification of Charges) Act von 1921 ist dem Gesundheitsminister das Recht eingeräumt, unter bestimmten Umständen, z. B. wenn sich für ein Wasserwerk die Betriebskosten stark verändert haben, dem betreffenden Werk einen

anderen Maximalpreis zuzubilligen, der aber in keinem Falle kleiner sein darf, als der Maximalpreis vom 4. August 1914.

Zusammenfassend ist zu sagen, daß die staatliche Kontrolle bei den Wasserwerken sich auf die Gründung (Konzessionsgewährung), auf die Kapitalerhöhung, auf die Gewinn- und Preisfestsetzung erstreckt. Diesen Bestimmungen sind teilweise auch, besonders in der Gewinnbegrenzung und in den Preisen, die kommunalen Verwaltungsbetriebe unterstellt.

DIE GASWERKE

Bei den Gaswerken hat die private Unternehmung, die unter gesetzlicher Kontrolle steht, gegenüber der öffentlichen Unternehmung, das Feld behaupten können. Etwas mehr als 40% der Gaswerke Englands sind öffentliches Eigentum. Diese Gaswerke werden in der Regel von den Stadtverwaltungen betrieben. Die privaten Unternehmen sind meistens Großbetriebe, wie z. B. die Gas, Light and Coke Company in London. In England bestehen gegenwärtig 317 öffentliche Unternehmen mit einem Kapital von 62 650 000 Pfund und 465 private Gesellschaften mit einem Kapital von 109 336 000 Pfund.

Die Übernahme eines, einer privaten Gesellschaft gehörenden Gaswerkes durch eine Kommunalverwaltung kann nur durch freiwillige Vereinbarung erfolgen. Das Parlament gibt in der Regel bei Neugründungen, wenn von einer Stadtverwaltung und einem privaten Unternehmer ein Projekt vorgelegt wird, dem Projekt der Stadtverwaltung den Vorzug.

Die Aufsicht über die Gaswerke ist dem Handelsministerium überbunden, das zum Erlaß von sogenannten „Special Orders" ermächtigt ist. Die Kompetenzen des Handelsministers sind im „Gas Regulation Act" von 1920 umschrieben. Gemäß diesem Gesetz kann nur er die Erlaubnis geben, sei es einer Gemeinde oder einem privaten Unternehmen, ein Gaswerk zu errichten und zu betreiben. Ferner steht es in seinem Ermessen, den Gemeinden das Recht zu geben, auch weitere Bezirke in die Gasversorgung einzubeziehen. Weiter hat er die Zusammenarbeit verschiedener Gaswerke zu ermöglichen, den Gemeinden die Übernahme von privaten Gaswerken zu erleichtern und auch den Zusammenschluß zu neuen Unternehmen zu fördern. Der Handelsminister muß ferner auch bei der Errichtung von Pensionsfonds, von Wohlfahrtsfonds angehört werden. Bei Kapitalerhöhung, Kapitalherabsetzungen, Aufnahme und Rückzahlung von Anleihen ist ebenfalls die Ermächtigung des Handelsministeriums einzuholen.

Gesetzliche Regelungen bestehen noch hinsichtlich der Preisfestsetzung einer Einheit produzierten Gases, das gemäß Vorschrift in einer bestimmten Qualität hergestellt werden muß. Für die städtischen Gaswerke ist eine oberste Preisgrenze festgesetzt,

während für die privaten Unternehmen der Preis nach einer gleitenden Preis- und Dividendenskala festgesetzt wird. Die Skala sieht vor, daß die Dividende über ein gewisses Normalmaß hinaus steigen darf, wenn im Verhältnis eine Reduzierung des Gaspreises unter ein gewisses Normalmaß eintritt. Diese Vorschriften stammen noch aus dem Jahre 1875 und sehen auch vor, daß bei sinkendem Ertrag die Preise erhöht werden dürfen. Seit dem Gesetz von 1920 kann das Handelsministerium auch für die privaten Gesellschaften Maximalpreise und Maximaldividenden festsetzen. Durch das „Statutory Gas Companies"-Gesetz von 1926 sind die Gaswerke ermächtigt worden, auch die Erzeugung von Elektrizität an die Hand zu nehmen.

Das öffentliche Interesse wird durch die privaten Gaswerke, obwohl sie sich unter staatlicher Oberaufsicht befinden, nicht immer gewahrt. Auch hindert die jeweilige Regelung von Fall zu Fall eine gute Verteilung der Produkte der Gasfabriken. Es fehlt noch eine nationale gleichmäßige Regelung für alle Gaswerke.

DIE TRAMBAHNUNTERNEHMEN

Die meisten Trambahnunternehmen in England sind zunächst als private Unternehmen gegründet worden und erst später in öffentliches Eigentum überführt worden. Im Jahre 1930 waren in England und Wales von 217 Trambahnen 160 durch städtische Körperschaften betrieben. Das in diesen öffentlichen Trambahnunternehmen investierte Kapital betrug £ 82 000 000. Das sind 80% des in sämtlichen Trambahnunternehmen investierten Kapitals.

Die städtischen sowie die privaten Verkehrsunternehmen sind der Kontrolle des Verkehrsministers unterstellt. Das Verkehrsministerium ist erst durch ein Gesetz vom Jahre 1919 geschaffen worden. Erst seit diesem Datum sind die Eisenbahnen, die Schmalspurbahnen, die Trambahnen, die Kanäle, die Binnenschiffahrt, die Straßen, Brücken und Fähren diesem Ministerium unterstellt.

Die Rechte und Pflichten der Trambahnunternehmer in England und Wales sind durch folgende Gesetze festgelegt worden: „The Tramways Act", 1870, „The Light Railways Acts" von 1869 und 1912 und durch die auf Grund dieser Gesetze erlassenen Vorschriften (Provisional Orders). Der Verkehrsminister hat die Auflage von Anleihen durch städtische Trambahnunternehmen zu genehmigen und besitzt dadurch die Möglichkeit die finanzielle Lage der betreffenden Unternehmen zu prüfen. Ferner übt er die Aufsicht über die Trambahnen in bezug auf die Sicherheit der Betriebsführung aus, prüft und genehmigt die Pachtverträge, die Bahnreglemente and so weiter.

Den städtischen Verwaltungen ist das Recht zugesprochen, private Trambahngesellschaften nach 21jährigem Bestehen zu expropriieren oder sie vor Ablauf dieser Zeitspanne aufzukaufen,

wozu allerdings die Einwilligung des Verkehrsministers notwendig ist. Da auch den Gemeindebehörden das Hoheitsrecht über die Straßen übertragen ist, können sie beim Bau von Tramlinien ein gewisses Kontrollrecht ausüben.

Wie bei den Gas- und Wasserwerken ist auch hier dem Gewinnstreben eine Grenze gezogen, da gesetzliche Vorschriften eine 7prozentige Verzinsung des Kapitals vorschreiben. Doch ist diese Verzinsung in den letzten Jahren nicht mehr erreicht worden.

Die Trambahnen in England verlieren immer mehr an Bedeutung und die Royal Commission on Transport empfahl auf Grund ihrer Untersuchungen, daß keine neuen Tramlinien mehr gebaut werden sollen und die bestehenden Trambahnen nach und nach durch eine andere Verkehrsart ersetzt werden müssen. Sehr stark beschäftigt man sich in London damit, die veralteten Trams durch Autobusse zu ersetzen. Allerdings stößt man mit diesem Plan auf sehr starken Widerstand bei der Arbeiterschaft, die auf die Trams als billiges Beförderungsmittel nicht verzichten will.

Die in diesem Abschnitt im Überblick besprochenen öffentlichen Unternehmen tragen ausgesprochen kommunalen Charakter. Ihre Entstehung reicht in die Zeit der „Munizipalisierung", d. h. in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts zurück.

Die fortschreitende Ausdehnung der öffentlichen Kontrolle nach dem Weltkriege und die Gründung von öffentlichen Unternehmen auf nationaler Grundlage hat für England eine neue Periode der „Nationalisierung" eingeleitet, die heute noch nicht ihren Abschluß gefunden hat. Die Anfänge dieser „Nationalisierungs"-Periode sind in der Zeit des Weltkrieges zu suchen, wie im nächsten Abschnitt gezeigt werden soll.

§ 3. DIE RÜSTUNGSINDUSTRIE

Die staatliche Kontrolle während des Krieges

Während des Krieges bestand in allen kriegführenden Ländern die Notwendigkeit den Lebensbedarf der Bevölkerung zu sichern und die vom Staate für Kriegszwecke benötigten Gegenstände in genügender Menge und zu mäßigen Preisen zu beschaffen. Ferner mußte der Staat die Verfügungsgewalt über Wirtschafts- und Dienstzweige besitzen, die in besonders engem Zusammenhang mit der Kriegsführung standen. Das Eingreifen des Staates in die Wirtschaft geschah in keinem Lande aus einem schon feststehenden Plane heraus, sondern in der Regel Schritt auf Schritt. Häufig sah man sich nur widerwillig, unter dem Druck der Kriegsnotwendigkeit veranlaßt, die Kontrolle auszudehnen. Es gab Länder bei denen die Kontrolle wirksamer und schon zu Beginn des Krieges begann und andere, die erst nach und nach die Kontrolle ausdehnten. So waren die Gebiete des Wirtschaftslebens, die in England bis zuletzt von staatlichen Maßnahmen freiblieben bei weitem zahlreicher als

in Deutschland, dessen wirtschaftliche Kräfte unter dem Druck der Blockade in viel stärkerem Maße angespannt und erschöpft waren, als diejenigen Englands [11]).

Leubuscher [12]) glaubt, daß die Maßnahmen der staatlichen Kriegskontrolle in England überwiegend drei Ursachen haben: 1. Der wachsende Bedarf der Kriegsführung an Kriegsmaterial und die hierfür erforderliche Sicherstellung von Arbeitskräften und Rohstoffen. 2. Die Auflehnung der Arbeiterschaft gegen die steigenden Preise des Lebensbedarfes und die Kriegsgewinne einzelner Industrien. 3. Die Notwendigkeit, den Gefahren, die der Versorgung Englands aus dem Unterseebootskrieg erwuchsen, durch Rationierung der vorhandenen und Erfassung aller greifbaren Vorräte zu begegnen.

Folgende Industriegruppen wurden während des Krieges einer staatlichen Kontrolle unterstellt:

1. Die Rüstungsindustrie im engeren Sinne und die Unternehmen, die als Kriegsmateriallieferanten im weiteren Sinne den Munitionsgesetzen unterstellt wurden.

2. Industrien, die neben der Versorgung des Heeres in erster Linie für die Bereitstellung des Lebensbedarfes der Zivilbevölkerung wichtig waren.

3. Wirtschaftszweige, die wegen ihrer Sonderstellung im Wirtschaftsleben und ihrer Bedeutung für die Kriegführung einer staatlichen Kontrolle unterworfen wurden. (Eisenbahnen, Bergwerke).

Gesetzliche Grundlage der Kontrolle

Die erste Frage die gelöst werden mußte, war die Sicherstellung der Fabrikation von Kriegsmaterial. Ferner mußten die vorhandenen Arbeiterreserven für die Rüstungsindustrie mobilisiert werden, und durch Rationalisierung der Betriebe und die Standardisierung der Produkte sollte die Produktion weitgehend vereinfacht und gesteigert werden [13]).

Das Parlament erließ zu diesem Zwecke im August 1914 den „Defence of the Realm Act" [14]). Fast alle weiteren Gesetze, die während des Krieges geschaffen wurden, dienten dem genannten Zwecke. Ihrem Erlaß gingen ausgedehnte Verhandlungen der Regierung mit den Gewerkschaften voraus. Durch diese Gesetze wurde der Arbeitsmarkt einer scharfen Kontrolle unterworfen und die Freiheit des einzelnen Arbeiters, besonders die gewerkschaftliche Betätigung eingeschränkt. Diese Ordnung bildete einen, aber wesentlichen Teil der staatlichen Kriegskontrolle. Aber auch die Tätigkeit der Unternehmer wurde weitgehend eingeschränkt. Das Gesetz von

[11]) Ch. Leubuscher, Sozialismus und Sozialisierung in England, Jena, 1921, S. 145.
[12]) Leubuscher, a. a. O. S. 145.
[13]) Marshall, Industry & Trade, 1920, S. 224—226, 539.
[14]) E. M. H. Lloyd, Experiments in State Control, 1924, S. 50.

1914 räumte der Regierung weitgehende Vollmachten ein, um die „öffentliche Sicherheit und die Verteidigung des Reiches zu gewährleisten". In diesem Gesetz war auch das Recht stipuliert, daß die Admiralität und der Generalstab ohne weiteres Unternehmen veranlassen konnte, nur noch für Heer und Flotte Güter herzustellen.

Jedoch bestand für das Kriegsministerium noch keine Möglichkeit die Kontrolle über einen ganzen Wirtschaftszweig auszudehnen. Erst das „Munitionsgesetz" (Munitions of War Act) vom 9. Juni 1915 gab der Regierung, beziehungsweise dem Kriegsministerium die nötigen Vollmachten.

Durch dieses Gesetz wurde ein Schiedsgerichtsverfahren für die Beilegung von Streitigkeiten mit der Arbeiterschaft geschaffen, ferner ein Streik- und Aussperreverbot verankert. Ebenfalls wurde der Regierung die Befugnis eingeräumt, die Kontrolle über irgendwelche Industrie zu übernehmen. Dann enthielt dieses Gesetz Vorschriften, die eine Begrenzung des Gewinnes der Kriegsindustrien ermöglichen konnten. Im Munitionsgesetz wurde die Auskunftspflicht für sämtliche Unternehmer geschaffen.

Als Folge dieses Gesetzes wurden, über ganz England verteilt, die „National Factories" gegründet, die sich ausschließlich mit der Herstellung von Kriegsmaterial befaßten und vom Staat betrieben wurden.

Die Rüstungsindustrie

Der während des Krieges eingesetzte Munitionsminister wurde Leiter aller Betriebe, die technisch auf die Erzeugung von Munition umgestellt werden konnten. Auf nachdrückliche Vorstellung der Gewerkschaften hin und angesichts des aus den Arbeiterkreisen laut werdenden Unmuts über die hohen Gewinne der Rüstungsindustrie, wurde in den Munitionsgesetzen bestimmt, daß jeder Betrieb, in dem die Rechte der Arbeiter durch die Munitionsgesetze eingeschränkt waren, einer scharfen Kontrolle sowohl in produktionstechnischer, wie auch in kaufmännischer Hinsicht unterworfen werden soll. Solchen Unternehmen wurde auch nur ein Mehrgewinn von einem Fünftel des Vorkriegsgewinnes gestattet. Die Vorkriegsgewinn wurde durch staatliche Revisoren bestimmt. 1917 wurde diese Regelung durch eine Kriegsgewinnsteuer ersetzt, die zuerst 50%, dann 60%, schließlich 80% des Mehrgewinnes wegsteuerte. Welche Betriebe den Munitionsgesetzen unterstellt wurden, war dem Ermessen des Munitionsministers anheimgestellt.

Für die staatlichen Fabriken, die alle reine Verwaltungsunternehmen darstellten, wurde ein besonderes System der Kostenrechnung geschaffen. Das bedingte für den Staat, den Betriebsvorgang so rationell wie möglich zu gestalten. Das System der „Normalkosten", das der Staat für seine Betriebe ausgearbeitet hatte, wurde dann ebenso auf die private Rüstungsindustrie übertragen. Während

des Krieges hat der Staat 95 Fabriken, die Kriegsmaterial herstellten, selbst geleitet. Vor dem Kriege bestanden deren nur drei.

Die Geltung der Munitionsgesetze blieb nicht auf die eigentliche Rüstungsindustrie beschränkt, sondern wurde mit dem Jahr 1917 auf alle Unternehmen ausgedehnt, die dem Munitionsminister von nationaler Wichtigkeit schienen Vor allem war die Kontrolle der Maschinenindustrie, insbesondere die Kontrolle der Produktion landwirtschaftlicher Maschinen und des Schiffbaus wichtig. Im Frühjahr 1918 kontrollierte der Staat insgesamt 4000 Unternehmen.

Der größte Teil der vom Staat geleiteten Fabriken wurde nach dem Kriege wieder der Privatwirtschaft zurückgegeben, ein anderer Teil wurde in gemischtwirtschaftliche Unternehmen umgewandelt und nur ein dritter, verhältnismäßig sehr kleiner Teil, wurde vom Staat selber als Verwaltungsunternehmen weiterbetrieben.

Nachwirkungen der staatlichen Kontrolle

Überblickt man die Organisation der englischen Kriegswirtschaft in ihrer Gesamtheit, so ergibt sich kein einheitliches Bild, sondern ein ganz verschiedenartiger Aufbau und Umfang der Kontrolle in den einzelnen Wirtschaftszweigen. Dem entsprechend sind auch die objektiven Ergebnisse der Kriegskontrolle und ihre subjektive Beurteilung durch die Parteien nicht einheitlich. Dennoch lassen sich in größeren Zügen einige allgemeine Wirkungen festhalten. Hierbei sind zu unterscheiden: die Rückwirkungen auf die Industrie selbst, der Einfluß auf die Stellung der Arbeiterschaft zum Industrieproblem und die Veränderungen, welche die Kriegsorganisation in bezug auf die Stellung des Staates im Wirtschaftsleben und im Aufbau des staatlichen Mechanismus bewirkt hat.

Bezeichnend für die Stellungnahme der industriellen Unternehmerkreise, die der Kriegskontrolle ablehnend gegenüberstanden, sind folgende Sätze aus einer Ansprache, die der Vorsitzende der „Federation of British Industries" im Oktober 1918 gehalten hat: „Ich vermute, daß Sie alle kontrolliert sind und viele von Ihnen sind während dieser Kontrolle gezwungen gewesen, Ihre geschäftlichen Methoden offen darzulegen, möglicherweise auch die Namen Ihrer Kunden, Ihre Kostenvoranschläge, Angelegenheiten, die Sie vor dem Kriege für das Heiligste und Persönlichste hielten, das Sie besaßen. Nicht eine Seele durfte wissen, wer Ihre Kunden, welches Ihre Selbstkostenpreise waren, ausgenommen vielleicht ein paar Mitglieder Ihrer industriellen Vereinigung. Diese Sachlage werden Sie als kluge Leute abzustellen suchen und darauf hinwirken, daß jene Angelegenheiten, die sie so geheim gehalten haben, wiederum in jenem privaten Schließfach, niemandem bekannt, verwahrt sein werden." In diesen Worten prägt sich, so führt

Leubuscher aus[15]), der Systemwechsel aus, den die staatliche Kriegskontrolle für die davon betroffenen Industrien wie in allen kriegführenden Ländern, so auch in England — und in England mit seiner vorherrschend individualistischen Wirtschaftsverfassung mehr als in irgendeinem andern Lande — bedeutet hat. Wenn trotz dieser tiefgreifenden Veränderungen die staatliche Kontrolle fast in sämtlichen von ihr erfaßten Wirtschaftszweigen mit großer Leichtigkeit abgeschüttelt werden konnte, ohne wenigstens für die oberflächliche Betrachtung auch nur eine Spur zu hinterlassen, so ist die Erklärung hierfür vor allem in einem wesentlichen Grundzug der Kontrolle zu suchen, in der Tatsache, daß sie die privatkapitalistischen Besitzverhältnisse der Industrie in allen Teilen unberührt gelassen hat. Es handelt sich bei dem Eingreifen des Staates stets nur um eine Kontrolle in dem Sinne, daß die Erfüllung bestimmter Zwecke der Kriegführung und der Volkswirtschaft sichergestellt, nirgends aber die privatkapitalistischen Grundlagen der Industrie angetastet wurden. Das war selbst in Wirtschaftszweigen der Fall, wie Eisenbahnen und Bergwerke, die allgemein als reif für die Sozialisierung betrachtet wurden. Durch die Garantie eines für angemessen erachteten Gewinnes, hat der Staat diese Unternehmen und damit die kapitalistische Form gestützt. Trotz der behördlichen Preisnormierung und der Begrenzung der Gewinne haben sich die Unternehmungen unter der Kriegskontrolle, auch in den Zweigen, in denen keine staatliche Gewinngarantie bestand, finanziell günstig entwickelt, ja die Kriegsgewinnsteuer bot eher einen Anreiz durch umfangreiche Rückstellungen und Abschreibungen den finanziellen Status der Unternehmen zu kräftigen.

Eine Folge der Kriegskontrolle ist darin zu sehen, daß der organisatorische Aufbau der Industrie ein anderer wurde. Die einheitliche Zusammenfassung der Unternehmen der einzelnen Industriezweige unter gleichartigen Bedingungen, die Offenlegung aller Geschäftsvorgänge unter dem System der Normalkosten, die mit der Aufhebung des Geschäftsgeheimnisses eine Hauptscheidewand zwischen den Unternehmen beseitigte, haben in zahlreichen Industrien eine starke Tendenz zum Zusammenschluß ausgelöst. Die unter der Kriegskontrolle bewirkte Rationalisierung der Produktion und Verteilung, die in hohem Maße durchgeführte Arbeitsteilung und Spezialisierung zwischen den Betrieben hat sich als zu großer wirtschaftlicher Fortschritt erwiesen, als daß die von der Kontrolle befreite Privatindustrie sie wieder aufgeben wollte. Der Krieg hat die Konzentrationsbewegung beschleunigt. In vielen Industriezweigen, wie z. B. in der chemischen Industrie, elektrotechnischen Industrie, der Seifenfabrikation, der Zementproduktion entstanden mächtige Konzerne. Auch die Kriegsgewinnsteuer hat vielfach die

[15]) Ch. Leubuscher a. a. O. S. 163 ff.

Wirkung gehabt, daß finanziell starke Unternehmen ihre Gewinne, die sonst weggesteuert worden wären, dazu benutzt haben, schwächere oder weniger gut rentierende Unternehmen aufzukaufen. Eine weitere Konsolidierung der industriellen Kräfte hat im besonderen im Hinblick auf den auswärtigen Handel stattgefunden. Hier sind vor allem zu nennen die British Empire Producers' Organisation und die British Industries Federation. Ihre Ziele sind: „Die Industrie zu entwickeln und neu zu organisieren in Zusammenarbeit mit der Arbeiterschaft und der Regierung [16]). Die Aufhebung der staatlichen Kontrolle ist deswegen für ein großes Gebiet des Wirtschaftslebens nicht gleichbedeutend gewesen mit der Wiederherstellung der freien Konkurrenz, sondern mit der verstärkten und vereinheitlichten Kontrolle privater Interessen [17]).

Der Krieg hat in England staatliche Eingriffe in das Gebiet der Wirtschaft gebracht, wie es vor dem Kriege im Lande des traditionellen Freihandels kaum geahnt worden ist. Nicht nur, daß der Staat durch die Errichtung und den Betrieb eigener Fabriken und Werften, den Bau einer eigenen Handelsflotte vorübergehend zum Unternehmer im großen Stile geworden ist, auch die Kontrolle über wichtige Wirtschaftszweige hat ihn zum entscheidenden Faktor des Wirtschaftslebens gemacht. Hierbei zeigte es sich, daß einzelne Maßnahmen den Staat über die zunächst gesetzten Ziele hinaustrugen, oder, anders ausgedrückt, daß regulierende und kontrollierende Eingriffe an einer Stelle des Wirtschaftsprozesses mit Notwendigkeit den Staat zu einem Eingreifen über das ursprünglich ins Auge gefaßte Gebiet hinausdrängten. Der zentrale Punkt in der Kontrolle war die Preisregulierung und in einigen Wirtschaftszweigen die Verteilung des Produktes. Auch mit dem Lohnproblem mußte sich der Staat intensiv befassen. Dadurch wurde der Staat auch zum Arbeitgeber wichtiger Teile der englischen Arbeiterschaft. Am schärfsten ist die Stellung des Staates im Eisenbahnwesen und im Bergbau hervorgetreten.

Ist auch mit der Aufhebung der Kriegskontrolle ein großer Teil der auf wirtschaftlichem Gebiet tätigen Behörden weggefallen, und hat sich namentlich der Staat der eigenen Unternehmungen in großem Umfange sofort nach dem Kriege entledigt, so hat die Nachkriegszeit den Staat vor eine Reihe neuer Aufgaben auf wirtschaftlichem und sozialem Gebiet gestellt.

Obwohl Industrie und Handel volle Handlungsfreiheit zurückverlangten und sie auch erhielten, wurde durch den Krieg das Bestreben, wichtige Wirtschaftszweige zu sozialisieren, besonders in Kreisen der Arbeiterschaft, verstärkt. Die Frage der „Nationalisierung" von Unternehmen hat in der Folge auch weitere Bevölkerungsschichten beschäftigt.

[16]) Labour Year Book, 1919, S. 264.

[17]) Memorandum by John Hilton prepared for the Committee of Trusts, Seite 20.

2. Kapitel

Die selbständige öffentliche Unternehmung

In der Nachkriegszeit wurden in England verschiedene öffentliche Unternehmen von nationaler Bedeutung gegründet. Als Organisationsform wählte man diejenige des Körperschaftsunternehmens, des „Public Utility Trusts". Diese Organisationsform wird für die öffentliche Unternehmung als ideal bezeichnet, denn diese ermöglicht einen vorteilhaften Kompromiß zwischen dem „Laisser-faire" und dem Sozialismus. Gegenwärtig bestehen vier große Körperschaftsunternehmen, nämlich: die Londoner Hafenverwaltung (Port of London Authority), die Britische Rundspruchgesellschaft (British Broadcasting Company), das Zentrale Elektrizitätsamt (Central Electricity Board) und das Londoner Personenverkehrsamt (London Passenger Transport Board).

Die Gründung eines Körperschaftsunternehmens erfolgt auf Grund eines durch das Parlament erlassenen Gesetzes. Das Gesetz umschreibt genau die Organisationsform und regelt die Rechte und Pflichten der betreffenden Unternehmen. Es gelten für die Körperschaftsunternehmung folgende allgemeine Richtlinien: Das Unternehmen steht einmal auf finanziell selbständiger Grundlage. Das Kapital wird in der Regel durch Ausgabe von „Aktien" (stock) aufgebracht. Diese „Aktien", die ohne Stimmrecht sind, gewähren dem Inhaber kein Mitspracherecht in der Führung der Unternehmung. Die Verzinsung dieser „Aktien" ist gesetzlich festgesetzt, meistens darf ein gewisser Maximalzinssatz nicht überschritten werden. Der „Public Utility Trust" ist zur öffentlichen Rechnungsablegung verpflichtet, aber in seiner Betriebsgebarung, im Rahmen der Gesetzesvorschriften, vollkommen frei und unabhängig von der Regierung. Die Regierung kann nur durch Änderung des Gesetzes die Betriebsführung anders gestalten. Die Leiter solcher Körperschaftsunternehmen können von der Regierung, von einem Minister, von Gemeindebehörden oder von — durch das Gesetz bezeichneten — Persönlichkeiten ernannt werden.

Das Körperschaftsunternehmen hat in erster Linie die Interessen der Allgemeinheit zu wahren.

§ 1. DIE LONDONER HAFENVERWALTUNG
(Port of London Authority)

Die Londoner Hafenverwaltung ist das erste Körperschaftsunternehmen Englands. Das erste Gesetz über die Londoner Hafenverwaltung wurde im Jahre 1908 erlassen, jedoch wurde die jetzige Organisationsform endgültig durch das Gesetz von 1920 festgelegt.

Da London als Hafen für den gesamten Handel Großbritanniens von großer Bedeutung ist, hat die Regierung die gesamten Hafenanlagen durch die Schaffung der „Port of London Authority" unter ihre Kontrolle gebracht. Die Bedeutung Londons als Hafenstadt ist daraus zu ersehen, daß 40% des gesamten britischen Handels durch diesen Hafen gehen. Z. B. wurden im Jahre 1928 55,4 Millionen Tonnen umgeschlagen, die einen Wert von 693 Millionen Pfund Sterling darstellten.

Das Gesetz von 1908 stipulierte für die Londoner Hafenverwaltung das Aufsichtsrecht über die Themse und die Pflicht den Güterumschlag im Hafen von London so weitgehend wie möglich zu erleichtern. Spätere Ministerialerlasse und das Gesetz von 1920 gaben der Londoner Hafenverwaltung auch das Recht, selber Dockanlagen zu bauen und zu betreiben, Lagerhäuser zu errichten und zu verwalten, den Güterumschlag zu besorgen, Quaianlagen anzulegen und im allgemeinen die Kontrolle über die gesamte Organisation des Hafens auszuüben.

Die oberste Behörde der Verwaltung, der Aufsichtsrat besteht aus 28—30 Mitgliedern. Von diesen werden 18 durch die an den Hafenanlagen interessierten Verbände gewählt und zwar 17 durch die Firmen, die Gebühren zahlen und ein Vertreter durch die Quaiaufseher. Das Stimmrecht dieser verschiedenen Vertreter ist je nach Höhe der zu zahlenden Gebühren abgestuft oder nach der Zahl der Schiffe (für die Flußschiffahrt) bemessen.

Elf Mitglieder werden durch die folgenden Behörden ernannt:

1 Mitglied durch die Admiralität,
2 Mitglieder durch das Verkehrsministerium,
4 Mitglieder durch den Londoner Grafschaftsrat,
2 Mitglieder durch die Korporation der City of London,
2 Mitglieder durch die oberste Behörde für Leuchttürme und Lotsenwesen (Trinity House).

Das Gesetz bestimmt, daß einer der Vertreter des Verkehrministeriums und des Londoner Grafschaftsrates, nach Beratung mit Arbeiterorganisationen, ernannt werden soll. Der Aufsichtsrat wählt den Vorsitzenden und den Vizevorsitzenden, die nicht dem Aufsichtsrat anzugehören brauchen. Die Amtsdauer beträgt für alle Mitglieder drei Jahre. Ein regelmäßiges Salär wird nur an den Vorsitzenden bezahlt.

Der Aufsichtsrat hat den größten Teil der Arbeit Kommissionen übertragen, die von ihm ernannt und ihm rechenschaftspflichtig sind. Die wichtigste dieser Kommission ist die Dock- und Lagerhauskommission (Dock and Warehouse Committee), die in erster Linie für den Betrieb der Docks verantwortlich ist. Die Zusammenarbeit aller Kommissionen wird durch den Vorsitzenden des Aufsichtsrates gewährleistet.

Bei der Gründung der Londoner Hafenverwaltung wurden die bestehenden Anlagen übernommen und die privaten Gesellschaften durch „Aktien" abgefunden. Die finanziellen Verpflichtungen sind naturgemäß sehr groß. Die Verzinsung ist begrenzt und zwar darf keine höhere „Dividende" als 5% und keine niedrigere als 3% ausgeschüttet werden. Wenn der Ertrag eines Jahres nicht ausreicht, um das Kapital zu 3% zu verzinsen, so kann der Verkehrsminister die Erhöhung der Gebühren anordnen.

Die Erwartungen, die bei der Gründung in die Londoner Hafenverwaltung gesetzt wurden, sind erfüllt worden. London zählt heute zu den best eingerichteten Häfen Englands. Eine gewisse Verbürokratisierung war nicht zu vermeiden. Ein großer Fehler wird heute darin gesehen, daß in der obersten Behörde noch sehr große private Interessen geltend gemacht werden können, und diese oft den Interessen der Hafenverwaltung entgegenstehen. Doch haben verhältnismäßig wenig Streitigkeiten durch den Verkehrsminister geschlichtet werden müssen. Das mag darin zu suchen sein, daß Streitigkeiten nicht gerne vor diese Instanz gebracht werden.

Die Londoner Hafenverwaltung als erstes englisches Körperschaftsunternehmen gab das Vorbild ab, für die Organisationsform der Britischen Rundspruchgesellschaft, des Zentralen Elektrizitätsamtes und des Londoner Personenverkehrsamtes, die allerdings in vielen Punkten der Organisation verschieden sind.

---

§ 2. DIE BRITISCHE RUNDSPRUCHGESELLSCHAFT (The British Broadcasting Corporation)

Die britische Rundspruchgesellschaft als öffentliches Körperschaftsunternehmen besteht seit Januar 1927. Sie ist an diesem Datum an die Stelle der seit Dezember 1922 bestehenden British Broadcasting Company getreten. Diese erste Gesellschaft, die auf Grund einer Konzession des Postmaster-General an die sechs größten Radiofabriken gegründet worden war, wurde nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen geführt. 60% der Aktien befanden sich im Portefeuille der sechs Gesellschaften. Der British Broadcasting

Company war nur eine Maximaldividende von 7½% vorgeschrieben gewesen, ferner durfte sie keine Geschäftspropaganda treiben. Schon nach dem ersten Jahre ihres Bestehens wurde gegen die private Rundspruchgesellschaft heftige Kritik laut, vor allem aus dem Grunde, weil die sechs Gesellschaften ihre Stellung ausnutzten und ohne ihre Einwilligung keine Radioempfänger hergestellt werden konnten. In der Folge wurde dann eine parlamentarische Kommission, das sogenannte „Sykes Committee" eingesetzt, welches die ganze Frage des Rundspruchs zu prüfen hatte. In ihrem Bericht über die Lage des Rundspruchs war die Folgerung wichtig, daß die Rundspruchgesellschaft von der Fabrikation und dem Handel von Radioapparaten unabhängiger sein sollte. Aber erst nach einer nochmaligen Prüfung des ganzen Fragenkomplexes durch das „Crawford Committee" in den Jahren 1925 und 1926 wurde die private Gesellschaft durch die „Corporation" ersetzt. Sehr viel zur Schaffung dieser „Corporation" hat auch der Generaldirektor der B. B. C. Sir John Reith beigetragen. Er hat immer den Standpunkt vertreten, daß der Rundspruch einem öffentlichen Unternehmen übertragen werden sollte, und dieses unter der Aufsicht des Staates stehen müsse, aber nicht durch ihn geführt werden sollte. Vor allem sollte der Äther nicht der Finanzmacht ausgeliefert werden.

Durch „Royal Charter" wurde die British Broadcasting Corporation auf den 1. Januar 1927 geschaffen. Die Aktieninhaber der „Gesellschaft" wurden al pari abgefunden. Aktiven und Passiven gingen zunächst an den Postmaster-General über, der sie dann seinerseits an die B. B. C. übertrug.

Die Leitung der B. B. C. ist einem Direktorium, bestehend aus fünf Mitgliedern, übertragen, die auf Empfehlung des Premierministers und des Postmaster-General vom König ernannt werden. Die Amtsdauer beträgt fünf Jahre. Die Mitglieder des Direktoriums erhalten gesetzlich festgelegte Saläre (die jährlichen Saläre betragen für den Vorsitzenden £ 3000, für den Vizevorsitzenden £ 1000 und für die übrigen Mitglieder £ 700), sind aber von irgendwelcher Gewinnbeteiligung ausgeschlossen. Die Anstellung und die Entlassung von Personal fällt in den Kompetenzkreis des Direktoriums, ebenso ist dieses für die Festsetzung der Löhne zuständig.

Auch unter der neuen Organisation wurde das Konzessionssystem für die Radioempfänger beibehalten. Die Konzessionsgebühr pro Apparat beträgt 10 Schilling. Für den Einzug der Konzessionsgebühren erhält die Postverwaltung 10% der Gebühr. Vom Rest gehen von der ersten Million der Konzessionen 10%, von der zweiten Million 20%, von der dritten Million 30% und von der vierten Million 40% an die Staatskasse. Für die B. B. C. besteht ein Verbot Gewinne zu erzielen. Eine Ausnahme besteht für ihr Verlagsgeschäft. Der aus dem Verlagsgeschäft erzielte Gewinn darf zur Reservebildung verwendet werden. Die Staatskasse ist an der Auf-

rechterhaltung dieses Systems sehr interessiert, steigen doch bei zunehmenden Radiokonzessionen auch die Einkünfte des Fiskus [1]). So erhielt beispielsweise im Jahre 1931 das Finanzamt einen Betrag von mehr als einer Million Pfund. Im selben Jahr betrug der Reingewinn aus dem Verlagsgeschäft 250 000 Pfund Sterling. Das Eigen- und Fremdkapital beläuft sich auf mehr als 2 Millionen Pfund. (Fremdkapital = 500 000 Pfund.) Im Jahre 1932—33 leistete die B. B. C. an die Staatskasse einen freiwilligen Beitrag von 150 000 Pfund und im Jahre 1933—34 einen solchen von 250 000 Pfund. Die Einnahmen der B. B. C. aus den Konzessionsgebühren und dem Verlagsgeschäft ermöglichen der Unternehmung den Betrieb, die Rückzahlung und Verzinsung von Anleihen und die Bildung von Reservefonds.

Gemäß der „Royal Charter" ist der „Corporation" der Rundspruchdienst für Großbritannien, Nord-Irland, der Inseln im Ärmelkanal und der „Isle of Man" übertragen. Um diese Aufgabe zu erfüllen, ist sie vom Postmaster-General bevollmächtigt, Sendestationen zu betreiben, unter Bedingungen, die von ihm festgesetzt werden. Sie kann ihren Dienst nach dieser oder jener Richtung ausdehnen, sofern der Postmaster-General seine Einwilligung gibt. Die B. B. C. ist in ihrer Betriebsführung und Geschäftsgebarung fast vollständig autonom. Dabei ist natürlich Voraussetzung, daß diese zum Nutzen und im Interesse der Nation erfolgen. Wichtige Bestimmungen sichern der Regierung die Oberaufsicht und die Kontrolle. Diese ist von der Regierung dem Postmaster-General übertragen. Er kann den Umfang und den Inhalt der Sendeprogramme bestimmen. Er beaufsichtigt die Finanzgebarung der Unternehmung. Er gibt im Parlament bei Anfragen über die B. B. C. Auskunft. Der Postmaster-General kann, wenn er es als gegeben ansieht, eine Sendung verbieten. Ferner ist die Rundspruch-Korporation gehalten jede Kundgebung der Regierung durch den Rundspruch auf ihre Kosten zu gestatten. Im übrigen trägt die B. B. C. die volle Verantwortung für die gesendeten Programme. Im Kriegsfalle kann die Regierung sämtliche Anlagen ohne weiteres beschlagnahmen. Sollte die B. B. C. in irgend einer Weise ihren Verpflichtungen nicht nachkommen, so kann der König auf Antrag des Postmaster-General die „Charter" zurückziehen.

Die B. B. C. hat nach Abschluß des Geschäftsjahres dem Postmaster-General einen Jahresbericht mit der Jahresrechnung vorzulegen. Der Postmaster-General ist ohne weiteres berechtigt, die Rechnungsführung zu überprüfen. Er kann dies durch seine Beamten ausführen lassen. Wenn auch die B. B. C. weitgehend selbständig handeln kann, so hat sich doch überall die Regierung ein letztes

[1]) Die Zahl der Konzessionen betrugen z. B. im Jahre 1924: 1 140 119; im Jahre 1929: 2 956 736; im Jahre 1932: 5 262 953.

Mitspracherecht gesichert, was bei einer Unternehmung, die so stark im nationalen Interesse steht, ohne weiteres auch verständlich ist.

Das Direktorium[2]) (Board of Governors) wählt den Generaldirektor, der für die Führung der B. B. C. verantwortlich ist. Ihm sind zwei „Controller" unterstellt. Der eine dieser „Controller" ist Vorsteher der Verwaltung, der zweite, Vorsteher der Sendeabteilung. Jedem dieser Vorsteher sind, in Ausführung ihrer Aufgabe, Assistant Controllers beigegeben, die den Abteilungen der Verwaltung (Verwaltung, Information, Finanzen) und des Sendedienstes (Programme, Technischer Dienst, Gespräche) vorstehen. Das Personal der B. B. C. beträgt ohne die Künstler 1 700, wovon über 1 000 in London beschäftigt sind. Die Regionalsender sind Regionaldirektoren unterstellt, die dem Generaldirektor verantwortlich sind. In England bestehen neben dem Nationalsender fünf Regionalsender (Midland Region, North Region, Scottish Region, Welsh and Western Region und Belfast). Daneben gibt es noch einige lokale Stationen.

Zweifellos hat sich hier beim Rundspruch die Organisationsform des Körperschaftsunternehmens bewährt, was die Entwicklung seit der Gründung deutlich zeigt.

§ 3. DAS ZENTRALE ELEKTRIZITÄTSAMT (The Central Electricity Board)

Geschichtliches

Welche Gründe führten zur Schaffung des zentralen Elektrizitätsamtes? Dies ist auf Grund der geschichtlichen Entwicklung der Elektrizitätswirtschaft in England zu zeigen.

Das erste Gesetz, das sich in England zuerst mit der Regelung der Elektrizitätswirtschaft befaßt, ist aus dem Jahre 1882 datiert. (Electric Lighting Act). In diesem Gesetz sind die Bestimmungen enthalten, welche die Erzeugung, den Handel und den Verkauf von elektrischer Energie regelten. Es handelte sich in der Hauptsache um ein Konzessionssystem. Das Recht elektrische Energie zu erzeugen und zu verkaufen, war an eine Konzession des Handelsministeriums (Board of Trade) oder an eine „Provisional Order" (einen ministeriellen Erlaß, der der Genehmigung des Parlamentes bedarf) gebunden. Die Konzession war auf sieben Jahre beschränkt und mußte nach Ablauf der Frist wieder erneuert werden.

[2]) Das Direktorium trägt den Charakter eines Verwaltungsrates und tritt nur in bestimmten Zeiten zusammen.

Bis zum Jahre 1900 waren an Gemeindebehörden 354 und an private Gesellschaften 164 „Provisional Orders" erteilt worden. Das Recht auf Konzessionserteilung oder „Provisional Order" hatten Gemeinden, Private und private Gesellschaften.

Nachdem das Problem der Kraftübertragung über große Distanzen gelöst war, wurde auf Grund der Gesetze von 1898 (Electric Supply Act) und von 1899 (Electric Lighting Clauses Act), der Bau von großen Kraftwerken in Angriff genommen. Diese ermöglichten erst die Versorgung großer Distrikte mit elektrischer Energie. Die Kraftwerke verkauften ihre erzeugte Energie entweder direkt an den Konsumenten oder an autorisierte Unternehmer, die dann die Verteilung an den letzten Konsumenten vornahmen. Jedoch wurde die Entwicklung großer Verteilungsnetze durch die vielen bereits bestehenden lokalen Elektrizitätswerke stark gehemmt, auch durfte in Gebieten, die bereits autorisierte Unternehmer zugeteilt waren, keine elektrische Energie mehr abgegeben werden. Mit dem Gesetz von 1909 (Electric Lighting Act), das die Rechte und Pflichten der Unternehmer neu regelte und die Monopolstellung der Kommunen festigte (Unternehmerbezirk durfte nicht mehr mit Gemeindebezirk zusammenfallen), wurde die erste Periode der Elektrizitätswirtschaft in England abgeschlossen.

Die Entwicklung der Elektrizitätswirtschaft bis zum Jahre 1909 ist unter dem Zeichen des „Laisser-faire" gestanden. Nach diesem Zeitpunkt führt die Linie deutlich aus der freien kapitalistischen Marktwirtschaft hin zur gemeinwirtschaftlichen Regelung der Elektrizitätswirtschaft. Es erfolgt der gradweise Ausbau der staatlichen Kontrolle über Erzeugung und Verkauf der elektrischen Energie.

Der Krieg hat die Ausdehnung der Gemeinwirtschaft auf diesen Sektor der Wirtschaft beschleunigt. Gerade während des Krieges zeigte sich die Bedeutung der Elektrizität als Kraftquelle, insbesondere für die Nahrungsmittel-, aber auch für die Munitions- und Kriegsmaterialienindustrie. Gerade die Elektrizität ermöglichte die Gründung von Fabriken an Orten, wo ohne Vorhandensein dieser Energie, eine solche, infolge zu teuren Produktionsbedingungen unterblieben wäre.

Da die vielen bestehenden Elektrizitätswerke und die verschiedenen Verteilungssysteme eine rationelle Verwertung der elektrischen Energie verhinderten, sah sich das Handelsministerium (Board of Trade) im Jahre 1916 genötigt, die Unternehmer zu einer freiwilligen regionalen Zusammenarbeit aufzufordern. Die Zusammenarbeit sollte die Erzeugungskosten vermindern und vor allem den Kohlenverbrauch reduzieren. Dieser Appell blieb wirkungslos, denn einer Zusammenarbeit stellten sich Finanzierungsschwierigkeiten, die verschiedenen Arten der Verteilungssysteme und die Unternehmer selber entgegen.

Erst im Jahre 1917 als die Kohlenversorgung des Landes infolge Kohlenmangels in Frage gestellt wurde, sah sich die Regierung veranlaßt, Maßnahmen zu ergreifen. Zur Prüfung aller mit der Elektrizitätsversorgung des Landes zusammenhängenden Fragen ernannte sie drei Kommissionen: das Coal Conservation Committee, das Committee on Electrical Trades und das Electric Power Supply Committee. Die letztgenannte der drei Kommissionen wurde mit der Prüfung der Frage beauftragt, auf welchem Wege eine gleichmäßige und wirtschaftliche Versorgung aller Konsumenten mit elektrischer Energie erfolgen könne. Das Coal Conservation Committee beauftragte eine Unterkommission, das nach seinem Vorsitzenden benannte Haldane Committee, Vorschläge für die nationale Zusammenarbeit auszuarbeiten.

Die Berichte schildern zunächst das unwirtschaftliche System der Elektrizitätsversorgung, das zufolge der zuvielen, verhältnismäßig kleinen Kraftwerke, die nur ein begrenztes Gebiet mit Elektrizität versorgen, zu Kapitalfehlleitungen geführt habe. Die Folge davon war, daß die Tarife verhältnismäßig sehr hoch angesetzt werden mußten, was manche Industriebetriebe veranlaßte, ihr eigenes Werk zu bauen. Wie wenig rationell das ganze System war, ist daraus zu ersehen, daß z. B. 1918 in London 70 Kraftwerke 50 verschiedene Verteilungssysteme speisten, 24 verschiedene Spannungs- und 10 verschiedene Frequenzarten bestanden.

An Reorganisationsvorschlägen ist derjenige des Haldane Committee am bedeutendsten. Nach diesem Vorschlag sollte die Elektrizitätsversorgung, die sich über 600 Distrikte erstreckte zusammengefaßt werden. Die gesamte Elektrizitätswirtschaft sollte in 16 Bezirke aufgeteilt werden. Jeder dieser Bezirke wird einem Direktorium unterstellt, das die Erzeugung und den Verkauf elektrischer Energie übernehmen würde. Alle Kraftwerke, Übertragungsleitungen und Transformerstationen sollten an die 16 Bezirke übergehen und der elektrische Strom nach Spannung und Frequenz vereinheitlicht werden. Diese 16 Bezirke müßten nach dem Vorschlag einem zentralen Elektrizitätsamt unterstellt werden.

Die Unternehmen in den 16 Bezirken konnten sehr wohl auf privatwirtschaftlicher Grundlage gegründet werden. Das Haldane Committee machte allerdings die Anregung, daß solche Unternehmen auch als gemischtwirtschaftliche oder als Körperschaftsunternehmen geführt werden könnten. Für die Durchführung der genannten Vorschläge wurde die Schaffung eines Elektrizitätskommissariates vorgeschlagen. Neben der Reorganisation der gesamten Elektrizitätserzeugung und Elektrizitätsversorgung des Landes, könnte diese Behörde auch Maximaltarife festsetzen, die Dividenden bestimmen und bei der Begebung von Anleihen mitreden.

Die meisten dieser Vorschläge wurden im Jahre 1919 im Electricity Supply Act verwirklicht. Durch dieses Gesetz wurde die Schaffung der Elektrizitäts-Kommission möglich, deren Mitglieder, fünf an der Zahl, durch die Verkehrsminister (der an die Stelle des Handelsministers getreten) ernannt wurden. Diese Mitglieder sind dem Verkehrsminister für ihre Amtsführung verantwortlich.

Das Gesetz übertrug der genannten Kommission die Überwachung der Elektrizitätsversorgung des Landes. Weitere Rechte konnten ihr durch den Verkehrsminister zugestanden werden. So wurde u. a. der Kommission auch das Recht der Konzessionserteilung übertragen.

Um nun die Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Unternehmen zu ermöglichen, wurde das Land in Elektrizitätsbezirke aufgeteilt. Für jeden dieser Bezirke wurde eine Behörde, die „Joint Electricity Authority" eingesetzt, die auf freiwilliger Grundlage eine Reorganisation und eine Zusammenarbeit einleiten sollte. Es war dann gedacht, daß diese Behörde im Laufe der Zeit die Krafterzeugung und die Hauptverteilung der elektrischen Energie übernehmen würde. Kam eine Neuordnung der Elektrizitätswirtschaft in einem Bezirk zustande, so mußte diese durch die Elektrizitätskommission genehmigt werden. Die Kommission konnte auch selber Reorganisationspläne ausarbeiten und den Unternehmern in den verschiedenen Bezirken zur Annahme vorlegen. Da aber auch in diesem Gesetz für die Reorganisation die Freiwilligkeit für die Unternehmer stipuliert war, konnte eine wirksame Zusammenarbeit nicht erreicht werden. So war es auch nicht verwunderlich, wenn die meisten „Joint Electricity Authorities" nur beratenden Charakter trugen und ihr Einfluß auf eine Neuordnung sehr gering blieb.

Das Wichtigste am Electricity Supply Act blieb die Schaffung der Elektrizitäts-Kommission. Sie untersuchte eingehend die Lage der Industrie und die Möglichkeiten einer Reorganisation. Im Jahre 1921 veröffentlichte die Kommission über ihre Arbeiten einen Bericht. In diesem Bericht wurde noch einmal festgestellt, daß der Individualismus in der Elektrizitätswirtschaft zu Kapitalfehlleitungen geführt habe, den Kohlenverbrauch in unökonomischer Weise steigere und die Tarife für die elektrische Energie unverhältnismäßig hoch halte. Dieses letztere hatte ja, wie bereits erwähnt, die Folge, daß große industrielle Unternehmen ihre eigenen Kraftwerke errichteten. Ferner wurde im Bericht ausgeführt, daß die verschiedenen Systeme der Verteilung, die verschiedenen Zahlen der Spannung oder der Frequenz eine allzu große Zersplitterung in der Fabrikation elektrischer Apparate, Motoren und Leuchtkörper zur Folge hatte und hier der Erzeugung einheitlicher Typen entgegenstand und verunmöglichte. In ihrem Bericht kam die Elektrizitätskommission zum Schluß, daß eine Zusammenarbeit und eine Rationalisierung in

der Elektrizitätswirtschaft nicht durchgeführt werden könne, wenn eine solche nicht zwangsmäßig angeordnet werde.

Anfangs der zwanziger Jahre wurde das Rationalisierungsproblem in der Elektrizitätswirtschaft immer mehr auch ein Teil der nationalen Wirtschaftspolitik. So hat die Arbeiter-Regierung im Jahre 1924 die Vereinheitlichung der Stromarten und die Errichtung von Übertragungsleitungen in neue Gebiete vorgeschlagen. Doch auch diese Vorschläge konnten nicht verwirklicht werden. Erst die auf die Arbeiter-Regierung folgende Konservative Regierung nahm die Prüfung der Lage der Elektrizitätswirtschaft wieder auf und beantragte damit das sogenannte Weir-Committee.

Das Weir-Committee legte seinen Bericht der Regierung im Jahre 1925 vor. In diesem Bericht wurde der Regierung einmal eine Konzentration der Elektrizitätswerke vorgeschlagen. Der Ausschuß war der Ansicht, daß für die Versorgung des Landes mit elektrischer Energie 58 Kraftwerke genügen würden. Von den bereits Bestehenden könnten 43 übernommen werden, während 15 neu gebaut werden müßten. 432 Kraftwerke müßten außer Betrieb gesetzt werden. Weiter schlug der Ausschuß vor, daß alle diese 58 Kraftwerke durch ein System von Übertragungsleitungen miteinander verbunden werden sollten, um eine gleichmäßige Ausnutzung aller Werke zu ermöglichen. Ebenso erachtete es das Weir-Committee als unerläßlich, daß Volt- und Frequenzzahl vereinheitlicht würde. Der Verkauf der elektrischen Energie sollte weiterhin privaten konzessionierten Unternehmen überlassen bleiben. Für die Anhandnahme der Konzentration der Krafterzeugung und den Bau der Übertragungsleitungen sowie der Vereinheitlichung der Volt- und Frequenzzahl des elektrischen Stromes wurde die Gründung eines zentralen Elektrizitätsamtes (Central Electricity Board) vorgeschlagen. Nach der Durchführung dieser Aufgabe hätte das Amt die elektrische Energie von den Kraftwerken zu kaufen und sie an die konzessionierten Unternehmer zu verkaufen. Die Kraftwerke sollten Eigentum privater Unternehmer bleiben und nur die Überlandleitungen in das Eigentum des Amtes übergehen.

Diese Vorschläge fanden fast restlos ihre Verwirklichung im Electricity Supply Act vom Jahre 1926. In Ausführung dieses Gesetzes wurde das „Central Electricity Board" geschaffen.

Das zentrale Elektrizitätsamt

Das durch das Gesetz geschaffene „Amt" ist in seiner Organisation ein Körperschaftsunternehmen. Ihm wurde die vom Weir-Committee vorgeschlagene Aufgabe übertragen, nämlich die Konzentration der Erzeugung elektrischer Energie durchzuführen, die Kraftwerke durch Übertragungsleitungen miteinander zu ver-

binden und alle bestehenden regionalen Systeme in ein einheitliches nationales System zusammenzufassen.

Die Leitung des zentralen Elektrizitätsamtes (Central Electricity Board) wurde einem Direktorium, bestehend aus sieben Mitgliedern und einem Vorsitzenden, übertragen. Diese werden vom Verkehrsminister für eine bestimmte Amtsdauer (diese schwankt zwischen 5 und 10 Jahren) ernannt. Mitgliedschaft des Parlamentes und Beteiligung an irgendwelchen Unternehmen der Elektrizitätsindustrie sind für Mitglieder und Vorsitzenden während ihrer Amtsdauer verboten. Die Leitung ist für die Führung des Unternehmens gemäß dem Gesetz verantwortlich. Eine Kontrolle von seiten des Parlamentes besteht nicht. Die Leitung ist in der Geschäftsführung innerhalb der Vorschriften des Gesetzes vollkommen frei. Jedoch muß dem Verkehrsminister jedes Jahr Bericht und die Rechnung des Unternehmens, welche von Rechnungsrevisoren, die vom Minister bezeichnet werden, geprüft werden muß, vorgelegt werden. Bei Aufnahme von Anleihen ist die Bewilligung der Elektrizitätskommission und des Verkehrsministers einzuholen. Hervorzuheben ist, daß das „Amt" in der Wahl des Personals und der Festsetzung der Lohn- und Anstellungsbedingungen ebenfalls vollständige Freiheit genießt.

Die Aufgaben des zentralen Elektrizitätsamtes sind im Gesetz folgendermaßen umschrieben:

1. Konzentration der Produktion elektrischer Energie in wenigen leistungsfähigen, mit niedrigen Betriebskosten arbeitenden Kraftwerken.

2. Konstruktion von Übertragungsleitungen, um die Kraftwerke miteinander zu verbinden und die Unternehmer, welche die elektrische Energie an den letzten Konsumenten verkaufen, an dieses Leitungsnetz anzuschließen.

3. Anordnungen zu treffen, um bestehende Kraftwerke, die den Anforderungen nicht genügen, auszuschalten. Den Ausbau und die Änderung bestehender Werke, die für die Versorgung weiterhin in Betracht kommen, zu veranlassen. Den Bau neuer Kraftwerke an die Hand zu nehmen.

4. Damit überhaupt eine wirksame Zusammenarbeit möglich ist, die Volt- und Frequenzzahl des elektrischen Stromes für Großbritannien zu standardisieren.

5. Jeden konzessionierten Unternehmer mit der, von ihm verlangten, elektrischen Energie zu versorgen.

Hauptaufgabe ist also, die Produktion durch Zusammenarbeit und Neuordnung zu verbilligen. Jedoch bleiben die Kraftwerke in privatem oder städtischem Eigentum und der Verkauf an den letzten Konsumenten der Kontrolle des „Amtes" entzogen. Allerdings hat das „Amt" die Möglichkeit, Kraftwerke, die sich weigern die erzeugte elektrische Kraft an das nationale Übertragungssystem

abzugeben, auf dem Wege eines komplizierten parlamentarischen Verfahrens zu erwerben. Ferner hat das „Central Electricity Board" das Expropriationsrecht, um den Bau von Übertragungsleitungen ohne Schwierigkeiten zu ermöglichen. Die Kraftwerke, die vom Amt zur weiteren Produktion von elektrischer Energie bestimmt werden, sind gehalten ihren Betrieb nach den Instruktionen des „Amtes" zu führen. Dafür garantiert das zentrale Elektrizitätsamt den Werken auf alle Fälle die Deckung der Betriebs- und Kapitalkosten. Die Kraftwerke sind in der Anstellung von Arbeitern und Angestellten, im Kauf von Materialien und im Aufstellen der Betriebsbedingungen frei. Über die 630 Unternehmer, an welche das „Board" die elektrische Energie abgibt, kann es keine Kontrolle ausüben. Nur über den Umweg seiner Tarifpolitik kann es seinen Einfluß bei den konzessionierten Unternehmern geltend machen. Die Vereinbarungen des „Amtes" mit den Unternehmern und die Tarife bedürfen der Genehmigung der Elektrizitäts-Kommission.

Die Finanzierung des Unternehmens erfolgt durch Ausgabe von stimmrechtlosen „Aktien". Den Inhabern von „Aktien" ist somit keine Kontrollmöglichkeit gegeben. Die „Aktien" sind fest verzinslich. Kapital und Verzinsung können durch das Finanzministerium garantiert werden. Jedoch wurde von dieser Möglichkeit kein Gebrauch gemacht. Das Eigenkapital des Unternehmens beläuft sich gegenwärtig auf 50 Millionen Pfund, davon sind 34,4 Millionen im Leitungsnetz investiert und 15,6 Millionen wurden für die Reorganisation der Kraftwerke und die Vereinheitlichung der Frequenzzahl des elektrischen Stromes verwendet. Die Verzinsung des für den letztgenannten Zweck verwendeten Kapitals geschieht durch die Elektrizitäts-Kommission. Diese ihrerseits deckt sich für diese Ausgabe, indem sie eine Abgabe bei der Elektrizitätsindustrie erhebt, welche die Abgabe elektrischer Energie an den letzten Konsumenten besorgt. Das Amt kann das Eigenkapital nur bis zum Betrage von insgesamt 60 Millionen Pfund erhöhen und bedarf bei Neuauflage einer Tranche die Bewilligung der Elektrizitätskommission. Da die „Aktien" zu verschiedenen Zeiten begeben wurden, ist auch die Verzinsung für die verschiedenen Serien verschieden. Die Zinsfüße betragen 3¼, 3½, 4, 4½ und 5%. Das „Aktienkapital" darf erhöht werden, wenn es durch Übernahme oder Bau von Leitungssystemen oder Kraftwerken erforderlich ist, oder wenn es durch sonstige langfristige Anlagen geboten ist. Auch besteht die Möglichkeit der Auflage von Anleihen, um die Verzinsung des Kapitals in Zeiten schlechten Geschäftsganges zu ermöglichen. Das Gesetz sieht zwar in einem solchen Falle auch die Sistierung der Zinszahlungen für maximal fünf Jahre vor. Dazu ist jedoch die Einwilligung der Elektrizitäts-Kommission notwendig. Diese ist gehalten, vorher noch das Finanzministerium zu konsultieren.

Für die Amortisation der aufgenommenen Gelder haben die „Electricity-Commissioners" (Elektrizitäts-Kommission) Vorschriften erlassen und zwar soll Kapital, das zur Standardisierung der Frequenzzahl verwendet und in Land investiert wurde, innerhalb 40 Jahren zurückbezahlt werden; bei Gebäuden ist eine Amortisationsfrist von 30 Jahren vorgesehen, für Hochspannungsleitungen eine solche von 25 Jahren, (wenn die Leitung in die Erde verlegt ist: 40 Jahre) und für Anlagen und Maschinen 20 Jahre.

Das zentrale Elektrizitätsamt wird alle Kosten, die entstehen, dadurch decken, indem es zum Preis, den es den Kraftwerken für die elektrische Energie zahlen muß, einen Zuschlag macht und die Energie an die konzessionierten Unternehmer zu einem, um den Zuschlag höheren Preis verkauft. Gegen eine Überforderung durch die Kraftwerke ist das „Amt" durch eine Gesetzesvorschrift geschützt, die für die Produktion ein genaues Kalkulationsschema aufstellt. Die Kalkulationen werden periodisch von der Elektrizitätskommission überprüft. Die Kalkulation soll so erfolgen, daß alle Kosten gedeckt werden, eine Unternehmerrente erzielt und eine Verzinsung des Kapitals im Minimum von 5% ermöglicht wird. Die Verzinsung des Kapitals darf in keinem Falle höher als 6½% sein. Bei Kalkulationen der Kraftwerke, die im Eigentum von Gemeinden stehen, darf höchstens eine Verzinsung des Kapitals zu dem Zinsfuße eingestellt werden, der für Anleihen, die zur Errichtung elektrischer Anlagen aufgenommen werden, im Durchschnitt gilt.

Die Bestimmung des Gesetzes von 1926, daß das „Central Electricity Board" nur an konzessionierte Unternehmer elektrische Energie abgeben dürfe, ist vom Electricity Supply Act von 1935 dahingehend abgeändert worden, daß nunmehr das „Amt" ermächtigt ist, wenigstens an Eisenbahngesellschaften elektrische Energie direkt zu verkaufen.

Im übrigen sind auch die Kraftwerke gehalten, die Energie, die sie benötigen, vom „Amt" gegen Selbstkostenpreis zu beziehen.

Was ist erreicht worden?

Um die Reorganisation der Elektrizitätswirtschaft durchführen zu können, wurde Großbritannien in 10 große Bezirke eingeteilt. Nach Plänen, die von der Elektrizitäts-Kommission ausgearbeitet worden waren, wurde das nationale Hochspannungsleitungsnetz gebaut, das heute insgesamt eine Länge von 4075 Meilen umfaßt. Von diesen stehen 2880 Meilen Leitung unter 132 000 Volt Spannung und 1195 Meilen unter 33 000 Volt. Die Kraftwerke geben den elektrischen Strom an das nationale Leitungsnetz in der Spannung von 132 000 Volt ab, und das Central Electricity Board gibt die elektrische Energie an die Unternehmer mit 33 000 Volt Spannung ab. Der Bau des gesamten Leitungsnetzes dauerte sechs Jahre. Das Netz dehnt sich heute über neun Bezirke aus. Der zehnte Bezirk,

Nord-Schottland, wurde infolge der spärlichen Besiedlung noch nicht in das nationale Netz einbezogen. Das Leitungsnetz in den neun Bezirken wurde in den folgenden Jahren gebaut: 1927 in Zentral-Schottland, Südost-England, 1928 in Zentral-England, Nordwest-England und Nord-Wales, 1929 in Mittel-Ost-England und Nordost-England, 1930 in Ost-England, Südwest-England und Süd-Wales, 1931 in Süd-Schottland. Ost-England und Süd-Schottland weisen die kleinsten Netze auf. Sie sind daher auch den nächstgrößeren Bezirken, nämlich Südost-England und Zentral-Schottland zugeteilt. Diese und die übrigen Bezirke sind fast durchwegs Industriebezirke und besitzen deshalb für die Elektrizitätswirtschaft hohe Bedeutung.

Im Nordosten Englands finden wir den Schiffsbau, die Eisen- und Stahlfabrikation, den Kohlenbergbau und die chemische Industrie. Der Nordwesten Englands ist durch die Baumwollindustrie und die Kohlenbergwerke (Lancashire), durch die Eisen- und Stahlindustrie und den Maschinenbau (Manchester), durch die chemische Industrie (Cheshire) und durch die Seifenfabriken und die Schiffswerften (Liverpool, Mersey-River) bekannt. Die Wollindustrie, der Kohlenbergbau und die Eisen- und Stahlindustrie geben Mittel- und Ostengland das Gepräge. Für die Maschinenindustrie, die Metallverarbeitung, die Apparateindustrie und die Automobilindustrie ist Zentral-England das Zentrum. Südwest-England und Süd-Wales sind durch den Kohlenbergbau, die Eisen- und Stahlindustrie, die Tabakindustrie und die Papierfabrikation bekannt. Schottland spielt mit seinen Schiffswerften, Kohlenbergwerken, chemischen Fabriken, Ölraffinerien und der Eisenindustrie eine wichtige Rolle im Wirtschaftsleben Großbritanniens.

Es wird geplant jeden Bezirk in der Weise zu verselbständigen, daß jeder Bezirk die entstandenen Kosten aus dem im betreffenden Bezirk erzielten Erlös zu decken hat.

Ein wesentliches Verdienst des „Central Electricity Board" ist darin zu erblicken, daß es eine gleichmäßige Versorgung des ganzen Landes zu verhältnismäßig niederen und gleichen Preisen ermöglicht hat. Der Durchschnittspreis der Elektrizität für industrielle Zwecke sank von 1,69 d pro Einheit (Kilowatt) im Jahre 1922/23 auf 1,14 d im Jahre 1926/27 und auf 0,73 im Jahre 1933/34. Die Preisermäßigung beträgt für 11 Jahre 57%. Der Durchschnittspreis der elektrischen Energie für Beleuchtungs- und Heizzwecke von Wohnhäusern sank von 5,75 d pro Einheit im Jahre 1922/23 auf 2,28 d im Jahre 1933/34. Hier ist eine Verbilligung von 60% eingetreten. In den verschiedenen Bezirken sind zwar immer noch starke Preisunterschiede festzustellen. Dies kann an Zahlen aus dem Jahre 1929/30 festgestellt werden. Von 634 Unternehmen verlangten für Beleuchtungszwecke von Wohnhäusern 143 einen Preis von 3 d pro Kilowattstunde; 219 einen solchen zwischen 3 d und 5 d; 138 einen solchen zwischen 5 d und 7 d; 80 einen solchen zwischen 7 d und 9 d und 54 mehr

als 9 d. Für industrielle Zwecke war der Preis pro Kilowattstunde bei 134 von 586 Unternehmen weniger als 1 d; bei 217 zwischen 1 d und 2 d; bei 188 zwischen 2 d und 4 d, bei 37 zwischen 4 d und 6 d und bei 10 mehr als 6 d. Gleiche Preise für alle Bezirke werden erst dann möglich sein, wenn auch das gesamte Verteilungssystem vom Zentralen Elektrizitätsamt übernommen wird [3]).

Obwohl bis heute noch ungefähr 4000 kleine Kraftwerke von verschiedenen Industriebetrieben, öffentlichen Unternehmen, Theatern, Kinos bestehen, wird doch der größte Teil der elektrischen Energie durch das „Amt" geliefert. So wird in Südost-England 90%, in Nordwest-England 85%, in Zentral-England 80%, Mittel- und Ost-England 75% und in Schottland 70% des gesamten konsumierten elektrischen Stromes durch die öffentliche Versorgung geliefert. Im Jahre 1934 waren 132 300 d. h. 81,2% aller Fabriken an das öffentliche Versorgungsnetz angeschlossen.

Das Zentrale Elektrizitätsamt hat ausgerechnet, daß bis Ende 1935 infolge des neuen nationalen Leitungsnetzes 11,4 Millionen Pfund an Kapitalanlagen erspart worden sind.

Die neue nationale Planung der Elektrizitätswirtschaft hat auch neue Arbeitsgelegenheit geschaffen. Wohl sind durch die Schließung von Kraftwerken viele Arbeiter arbeitslos geworden. Sofern diese keine Arbeit fanden, erhielten sie auf die Dauer von fünf Jahren eine gewisse Unterstützung. Der Bau des gesamten Leitungsnetzes und die Standardisierung der Frequenzzahl hat 100 000 bis 120 000 Arbeitern Beschäftigung gegeben. Auch hat die fortgesetzte Steigerung des Verbrauches [5]) von elektrischer Energie, hervorgerufen

---

[3]) Im Jahre 1932 bestanden 661 Unternehmer, davon waren 378 kommunale Unternehmen, 275 Gesellschaften oder Einzelfirmen. Daneben bestanden 3 „Joint Electricity Authorities" (Verbindung zwischen Gesellschaften und Gemeinden) und 5 Unternehmen waren durch sogenannte „Joint Boards" (Vertreter verschiedener Gemeinden) geleitet. Die Frequenzzahl ist standardisiert, jedoch die Voltzahl noch nicht. Es gibt heute noch für den elektrischen Strom Volts schwankend zwischen 100 und 480 von insgesamt 45 an der Zahl. Zu bemerken ist noch, daß städtische Unternehmen in der Elektrizitätswirtschaft von jeher eine große Rolle gespielt haben. So waren bei Erlaß des Gesetzes von 1926 248 Kraftwerke und 335 Verteilungssysteme in den Händen von Gemeindebehörden und 190 Kraftwerke und 209 Verteilungssysteme in privatem Eigentum. Die öffentlichne Betriebe repräsentierten ein Kapital von £ 103 480 000 und die privaten ein solches von £ 58 270 000 [4]).

[4]) Report of the Weir Committee on National Electricity-Supply, 1927, London.

[5]) Folgende Zahlen zeigen die Entwicklung des Verbrauches elektrischer Energie:

Jahr	Kilowattstunden
1922/23	4 541 Millionen
1924/25	6 022 Millionen
1927	8 234 Millionen

durch die Verbilligung des Stromes, der Industrie elektrischer Apparate und Bedarfsartikel dauernde und steigende Beschäftigung gesichert. Diese Industrie beschäftigt heute insgesamt 430 000 Arbeiter. Die Bedeutung dieser Industrie wird wachsen, denn die Entwicklung der Elektrizitätswirtschaft Englands hat ihr Ende noch lange nicht erreicht. Im März 1936 wurden 7,8 Millionen Konsumenten mit elektrischer Energie versorgt. Die Zahl der Konsumenten steigt jedes Jahr um ca. 850 000.

Die Elektrifikation stieß und stößt heute noch auf Schwierigkeiten, da England zu einem sehr großen Teile bei der Herstellung der elektrischen Energie auf Kohle angewiesen ist. Gegenwärtig bestehen nur 8 Wasserkraftwerke in Schottland. Durch Verbesserung der Dampfturbinen und der Herstellung des Dampfes konnte in den letzten Jahren, neben der Rationalisierung und Reorganisation des „Central Electricity Board" eine billige Erzeugung elektrischer Energie ermöglicht werden. Die Kohle gewinnt von Jahr zu Jahr an Bedeutung für die Verwendung zur Herstellung elektrischer Kraft, weil der Exportmarkt für englische Kohle seit dem Kriege zusammengeschrumpft ist[6]).

Wenn die zum Teil sehr prekäre Lage im Kohlenbergbau behoben werden soll, dann muß, in Verbindung mit andern Maßnahmen, noch eine weitere Ausdehnung der Elektrizitätswirtschaft erfolgen.

Schiedsgerichtsverfahren

Für das „Central Electricity Board" sind ebenfalls die sogenannten „Whitley-Räte" geschaffen worden. Lohnfragen, teilweise auch Betriebsfragen sowie Streitigkeiten zwischen Personal und Leitung werden von den Whitley-Räten gelöst. Das ganze System wurde von der gesamten Elektrizitätswirtschaft übernommen. Distrikträte wurden gebildet, die aus 28 Mitgliedern bestehen, wovon 14 von den Gewerkschaften und 14 von den Arbeitgebern bestimmt werden. Entscheide der Distrikträte können an das Nationale Schiedsgericht, dem „Joint Industrial Council" der „Electrical Supply Industry" weitergezogen werden. In diesem Rat ist die Vertretung paritätisch. Für die Gewerkschaften war es möglich gewesen einen Gesamtarbeitsvertrag abzuschließen, welcher das Verhältnis zwi-

Jahr	Kilowattstunden
1928	9 073 Millionen
1930	10 294 Millionen
1931	11 431 Millionen
1932	12 241 Millionen
1933	13 554 Millionen
1934	15 465 Millionen
1935	17 565 Millionen

[6]) Italien fiel als Absatzgebiet für Kohle immer mehr außer Betracht, weil die Produktion elektrischer Kraft nach dem Kriege sehr stark stieg. Teilweise Verlust der skandinavischen Märkte während des Generalstreikes von 1926. Mehrheitlich Öl als Betriebsstoff bei Marine und Handelsschiffen.

schen Arbeiter und Arbeitgeber günstig gestaltet hat. Die Beziehungen zwischen Gewerkschaften und „Board", Kraftwerken und Unternehmer sind befriedigend.

Die Elektrizitätskommission

Wie aus dem bereits Dargestellten zu entnehmen ist, blieb diese Kommission auch nach dem Erlaß des Gesetzes von 1926 bestehen. Ihre Aufgabe bestand im Jahre 1926 darin, die Pläne für die Konstruktion der Überlandleitungen und die Konzentration der Krafterzeugung auszuarbeiten. Neben den bereits oben erwähnten Kompetenzen, ist ihr die technische Überwachung und Aufsicht über das Leitungsnetz übertragen. Ferner ist die Kommission Schiedsgericht bei Streitigkeiten des „Amtes" mit Kraftwerken, die stillgelegt werden müssen und solchen, die für das „Amt" arbeiten müssen, Streitigkeiten, die bei der Standardisierung der Frequenz entstehen, werden ebenfalls durch die Kommission geschlichtet [7]).

Über die Vor- und Nachteile des Zentralen Elektrizitätsamtes in seiner heutigen Gestalt, kann sehr schwer Abschließendes gesagt werden. Von Arbeiterseite wird dieses Unternehmen als nur halbwegs sozialisiert bezeichnet. Jedoch scheint mir, daß es doch einen Schritt hin zur Gemeinwirtschaft ist. Billige, neue Versorgung von Distrikten mit elektrischer Energie ist möglich geworden, die ohne die Schaffung des Zentralen Elektrizitätsamtes noch auf Jahre hinaus unterblieben wäre.

Das Eine ist jedoch ohne Zweifel klar, daß das „Central Electricity Board" die ihm vom Gesetz zugewiesene Aufgabe mit Erfolg gelöst hat. Obwohl einer gewissen öffentlichen Kontrolle unterstellt, erfreut sich das „Amt" einer großen Selbständigkeit. Ein wichtiger Sektor der englischen Elektrizitätswirtschaft ist sozialisiert worden, was einerseits eine starke Senkung der Produktionskosten ermöglichte und andererseits doch auch dem Konsumenten bis zu einem gewissen Grade eine ausreichende und billige Versorgung von elektrischer Energie garantiert.

Doch scheint diese Lösung des Problems der Elektrizitätsversorgung Englands nicht überall zu befriedigen. Besonders die Gewerkschaften und die Arbeiterpartei erklären immer wieder, daß die beste Vorsorgung des Landes mit elektrischer Kraft nur dann möglich sei, wenn die gesamte Elektrizitätswirtschaft sozialisiert sei. Es müßten auch die Kraftwerke und alle Verteilungssysteme „nationalisiert" werden.

Die Arbeiterpartei hat einen Entwurf ausgearbeitet, in welchem sie die Schaffung eines „National Electricity Board" vorschlägt. Dieses neue nationale Elektrizitätsamt würde einmal die Aufgaben

---

[7]) Marshall E. Dimock, a. a. O. S. 220.

des zentralen Elektrizitätsamtes und der Elektrizitätskommission übernehmen. Ferner hätte dieses neue „Amt" alle Kraftwerke und alle Verteilungssysteme zu übernehmen. Also die gesamte Elektrizitätsversorgung Englands würde in die Hand des neuen „Amtes" gelegt. Die Organisationsform bliebe im wesentlichen dieselbe. Das Direktorium würde ebenfalls vom Verkehrsminister ernannt werden. Dem „Amt" zur Seite würde eine beratende Kommission, die sich aus Vertretern von Gemeinden, Industrie und Konsumenten zusammensetzen würde, gestellt werden.

Vertreter der Arbeiterschaft glauben, daß erst durch Schaffung eines nationalen Elektrizitätswerkes einheitliche Tarife und eine gleichmäßige Versorgung aller Landesteile möglich würde. Weiter sind sie der Auffassung, daß nur bei einer durchgehenden Sozialisierung neue Entwicklungsmöglichkeiten gegeben seien. Vor allem wird immer mehr dem Gedanken Raum gegeben, daß eine Steigerung des Elektrizitätsverbrauches und des dadurch bedingten Mehrverbrauches an Kohle, die Arbeitslosigkeit in den Kohlenbergbaugebieten von Süd-Wales und Durham stark vermindern werde. Und, so wird behauptet, ist bei billiger Abgabe elektrischen Stromes, die Auflockerung der Großstädte möglich und kann die Rauchplage in den Industriestädten auf ein Minimum reduziert werden.

Zweifellos bestehen für die englische Elektrizitätswirtschaft noch sehr große Entwicklungsmöglichkeiten, war doch der jährliche Konsum elektrischer Kraft in England im Vergleich zu andern Ländern bis heute klein. Zahlen aus dem „Weir-Report" des Jahres 1925 mögen dies verdeutlichen:

	Verbrauch elektrischer Energie pro Kopf der Bevölkerung im Jahre 1925 Kilowattstunden
Kanada	900
Schweiz	700
Vereinigte Staaten	500
Norwegen	500
Schweden	500
England	200

Bis 1931 ist der Verbrauch elektrischer Energie in England auf 340 Kilowattstunden gestiegen, in den Vereinigten Staaten dagegen auf 800.

Zu den Plänen der Arbeiterpartei hat auch der Gewerkschaftskongreß im Jahre 1935 Stellung genommen. In einer Resolution [8]), die von der „Electrical Trades Union" eingebracht worden war, und welcher der Kongreß zustimmte, wird erklärt, daß auf Grund der erfolgreichen Arbeit des „Central Electricity Board", Schritte

[8]) Trades Union Congress Report, 1935, S. 423.

unternommen werden müssen, um nunmehr eine gleichmäßige und billige Versorgung von elektrischer Energie für alle Teile Englands sicherzustellen. Dies könne aber nur auf dem Wege der Sozialisierung der Kraftwerke und der Verteilungssysteme erreicht werden. Bei der Annahme dieser Resolution wurde die Meinung vertreten, daß der Gewerkschaftsbund die nötigen Maßnahmen ergreifen müsse, um die „Nationalisierung" der Elektrizitätswirtschaft zu ermöglichen.

In diesem Zusammenhange ist es interessant, darauf hinzuweisen, daß am Nationalen Elektro-Kongreß 1934 in Bournemonth, von seiten der Elektroindustrie, Anregungen im oben genannten Sinne gemacht wurden. Dieser Kongreß hat dann die Regierung veranlaßt, einen Prüfungsausschuß für die Elektrizitätswirtschaft einzusetzen. — Dies geschah vor allem auch deshalb, weil die Preisunterschiede für die Abgabe von elektrischer Energie an letzte Konsumenten immer noch groß sind. So beträgt der Durchschnittspreis für die Kilowattstunde von 15 städtischen Verteilungssystemen 1,98 Pence, während fünfzehn private Gesellschaften im Durchschnitt 2,76 Pence verlangen; also ein Preisunterschied von 38%. In ländlichen Gegenden ist der Preis für elektrischen Strom von prohibitiver Höhe, weshalb es heute in England immer noch ca. 5 Millionen Häuser ohne elektrisches Licht gibt.

Ob die jetzige Regierung das „Nationale Elektrizitätsamt" schaffen wird, ist unklar. Ob der 1935 eingesetzte Prüfungsausschuß diesbezügliche Vorschläge der Regierung unterbreiten wird, ist noch nicht bekannt, da der Bericht noch nicht erschienen ist. Jedoch ist anzunehmen, daß heute die Regierung einer „Nationalisierung" freundlich gegenüber steht, weil das „Central Electricity Board" erfolgreich arbeitet. Wie aus dem „Regierungsprogramm" der Arbeiterpartei zu ersehen ist, würde eine Arbeiter-Regierung die gesamte Elektrizitätswirtschaft sofort „nationalisieren".

Die Größe und die Wichtigkeit des Zentralen Elektrizitätsamtes ist auch aus der Gewinn- und Verlustrechnung und der Bilanz des Jahres 1935 zu ersehen, die den Abschluß dieses Abschnittes bildet.

Gewinn- und Verlustrechnung 1935 [9])

Verkauf von elektrischer Energie		£ 22 729 655.18.9
Davon sind abzuziehen:		
Ankauf elektrischer Energie	£ 20 843 085.2.7	
./. Kosten der elektr. Energie für die Übertragung (da in allg. Transmissionskosten inbegriffen*)	£ 230 242.0.0	£ 20 612 843. 2.7
		£ 2 116 812.16.2

[9]) Central Electricity Board, 8th Annual Report, 1935, London, S. 26.

		Übertrag:	£	2 116 812.16.2
Einnahmen aus:				
Miete und Pacht			£	16 848. 6.5
Zins aus Wertschriften (Anlage des Reservefonds)			£	511. 2.5
			£	2 134 172. 5.0
abzüglich:				
Allg. Transmissionsspesen (*einschließlich Kosten der Energie)	£	643 213. 8.8		
Steuern	£	90 595.10.0		
Saläre und allg. Unkosten	£	313 076.12.8	£	1 046 885.11.4
			£	1 087 286.13.8
·/. Einlage in den Erneuerungsfonds (Redemption Fund)			£	66 065.11.8
Betriebsüberschuß			£	1 021 221. 2.0

Bilanz (31. Dezember 1935)

Aktiven	£ sh d	Passiven	£ sh d
Anlagen			
Allg. Zweck	34 643 643.11. 9	„Aktien"-Kapital	49 444 305. 0. 0
Standardisier. d. Frequenz	16 018 786. 9. 1	Reservefonds	40 220.10. 5
Materialvorräte	13 198. 5.11	Zinsenfonds	645 235. 9. 2
Guthaben bei der Elektr.-Kommiss.	144 418.15.11	Kreditoren	1 239 123. 1. 6
Guthaben beim Arbeitsminister	291 628.14.11	Erneuerungsfonds	355 555. 1.11
Debitoren	1 375 463.19. 1	Fonds für den Rückkauf der „Aktien"	576 331. 5 6
Effekten (Erneuerungsfonds)	353 057.10. 9	Gewinn 1 021 221. 2.0	
Treasury Bills	324 665.19.11	Gewinnvortrag 90 421.17.6	
Bank	246 518. 9. 1		1 111 642.19. 6
Kasse	1 031.11. 7		
	53 412 413. 8. 0		53 412 413. 8. 0

§ 4. DAS LONDONER PERSONENVERKEHRSAMT (London Passenger Transport Board)

Geschichtliches

Die Vorgeschichte des Londoner Verkehrsamtes soll hier in einem kurzen Überblick gezeigt werden.

Seit dem ersten Aufkommen der Bahnen, Trams und Omnibusse hat auch in London die Entwicklung des Verkehrs eingesetzt. Da der Gründung von Verkehrsunternehmen keine Schwierigkeiten bereitet wurden, entstanden sehr viele Betriebe. Dies führte naturgemäß, besonders infolge der Konkurrenz, zu unerfreulichen Zuständen. Diese veranlaßten das Parlament schon in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, Untersuchungskommissionen einzusetzen. Diese Kommissionen hatten auch die Frage einer eventuellen gesetzlichen Regelung des gesamten Londoner Personenverkehrs in Erwägung zu ziehen. Noch vor dem Kriege, aber auch in den Nachkriegsjahren wurden ebenfalls Kommissionen ernannt, die sich immer wieder mit dem Londoner Personenverkehr befassen mußten.

In allen Berichten, die jeweilen nach abgeschlossener Enquete, dem Parlament vorgelegt wurden, wird mit einer bemerkenswerten Einmütigkeit festgestellt, daß es wirtschaftlich geboten sei, das Londoner Personenverkehrswesen unter eine einheitliche Leitung zu stellen.

Dem Bericht der „Royal Commission on London Traffic" aus dem Jahre 1905 entnehmen wir, daß die Kommission die Schaffung eines „Traffic Board" vorgeschlagen hat. Weiter wurde in diesem Bericht betont, daß die Konkurrenz der verschiedenen Verkehrsunternehmen die Gesamtheit schädige und der Gedanke ausgesprochen, daß die schädliche Konkurrenz nur auf dem Wege der Zusammenarbeit ausgeschaltet werden könne.

Das „Kennedy Jones Committee", das aus Vertretern des Verkehrsministeriums, der verschiedenen Gemeindebehörden Groß-Londons und der Polizei bestand, machte im Jahre 1920 der Regierung den Vorschlag, eine neue Behörde, die sogenannte „London Traffic Authority" zu schaffen. Diese Behörde würde aus einem Vorsitzenden und zwei Mitgliedern bestehen und dem Verkehrsminister unterstellt sein. Ihre Aufgabe wäre gewesen, Pläne für die Verbesserung des Verkehrs in London auszuarbeiten und die Vorarbeiten für die Zusammenarbeit aller Verkehrsunternehmen zu treffen.

Einen ähnlichen Vorschlag wurde der Regierung auch von der „Royal Commission on London Government" im Jahre 1923 unterbreitet. In diesem Vorschlag wurde betont, daß eine richtige Organisation und Verwaltung im öffentlichen Interesse aller Verkehrsunternehmen in London unter den bestehenden Verhältnissen nicht möglich sei, und die Lösung sei nur möglich, wenn das gesamte Verkehrswesen einer Leitung unterstellt würde.

Der Streik der Angestellten der Londoner Verkehrsunternehmen im März 1924 veranlaßte das Arbeitsministerium, über die Ursachen des Streiks eine Untersuchung durchzuführen. Dabei wurde festgestellt, daß die Lohnforderungen des Personals der Verkehrsunternehmen, insbesondere diejenigen des Trampersonals gerechtfertigt

war. Aber die Trambahnen waren nicht in der Lage dieser Forderung Genüge zu leisten, da ihre Einnahmen ständig zurückgingen. Die Hauptschuld am Einnahmerückgang lag einmal an den hohen Kosten des Unterhalts und der ständig wachsenden Konkurrenz der Omnibusse. Der Streik war im besonderen wegen den Lohnforderungen des Personals der Trambahnen ausgelöst worden. Auch bei dieser Untersuchung wurde hervorgehoben, daß eine befriedigende Lösung des Londoner Verkehrsproblems ohne Zusammenarbeit aller Unternehmergruppen nicht möglich sei.

Auf Grund dieser Untersuchung wurden von der Regierung Verhandlungen zwischen den einzelnen Unternehmen eingeleitet und die Frage einer Zusammenarbeit ernsthaft geprüft. Noch im Jahre 1924 wurde das Londoner Verkehrsgesetz (London Traffic Act) erlassen. Die in diesem Gesetz vorgesehene Bildung eines „London and Home Counties Traffic Advisory Committee" wurde an die Hand genommen. Sofort nach der Ernennung begann diese Kommission ihre Arbeit. Ihre Aufgabe bestand darin, den Verkehrsminister zu beraten, inwiefern die Konkurrenz der Omnibusse eingeschränkt werden konnte und die Möglichkeit von Verkehrserleichterungen in den verschiedenen Teilen Londons zu studieren. Die Ergebnisse dieser verschiedenen Untersuchungen wurden jeweilen in Berichten zusammengefaßt und veröffentlicht.

In einem Bericht über die Verkehrsprobleme Ost-Londons vom 7. August 1926 wurde u. a. erwähnt, daß eine dauernde Lösung des Londoner Personenverkehrs solange nicht möglich sei, bis die freie Konkurrenz aufgehoben würde. Auch könne der Verkehr und die Transportmöglichkeiten nur verbessert werden, wenn es möglich wäre, verschiedene Unternehmen zu vereinigen. Nur bei einer gemeinsamen Führung aller Londoner Verkehrsunternehmen, könne eine wirklich gute und einwandfreie Lösung getroffen werden. Dieses Postulat der Zusammenarbeit wurde im Bericht über die Verhältnisse im Südosten Londons vom 31. Januar 1927 nochmals aufgegriffen. Interessant ist es festzustellen, daß dieses „Advisory Committee", das die Zusammenarbeit im Londoner Verkehrswesen forderte, in seiner Mehrheit aus Konservativen und Liberalen zusammengesetzt war.

Am 19. April 1926 wurde das „Advisory Committee" ermächtigt, mit den verschiedenen Gesellschaften und Gemeindebehörden, die auf irgendwelche Weise mit dem Londoner Personenverkehr in Beziehung standen, in Verhandlungen einzutreten und die Frage einer künftigen Zusammenarbeit zu prüfen und die Möglichkeit einer gemeinsamen Aktion in Erwägung zu ziehen. Das Ergebnis dieser Verhandlungen wurde im sogenannten „Blue Report" vom 27. Juli 1927 veröffentlicht. Der offizielle Titel dieser Schrift lautet: „A Scheme for the Coordination of Passenger Transport Facilities in the London Traffic Area".

Der Plan, der ausgearbeitet worden war und für die Neuordnung des Personenverkehrs in London gelten sollte, sah einmal die öffentliche Kontrolle im Interesse der Gesamtheit in Bezug auf die Höhe der Fahrpreise, der Gleichmäßigkeit des Verkehrs und den Ausbau des Personenverkehrs vor. Um ein befriedigendes und wirtschaftliches Arbeiten zu ermöglichen, und um die einzelnen finanziellen Interessen auszuschalten, wurde in diesem Plan die Schaffung eines gemeinsamen Fonds („Common Fund") und einer gemeinsamen Leitung vorgeschlagen. Darin würden alle Untergrund- und Lokalbahnen, die Trambahnen und die Omnibus-Gesellschaften zusammengefaßt sein.

Das Eigentum der bestehenden Unternehmen sollte nicht angetastet werden, ob es sich dabei um Gemeindebehörden oder um private Gesellschaften handle. Eine Ausnahme sollte nur bei den Zwergunternehmen gemacht werden. Ebenfalls wurde die Zusammenarbeit mit den vier großen Eisenbahn-Gesellschaften vorgeschlagen. Die Zusammenarbeit sollte in der Form eines „Pools" erfolgen. Dieser Plan bezweckte im Grunde nichts anderes, als für die großen Londoner Verkehrsunternehmen eine Monopolstellung zu schaffen, der sich auch die städtischen oder Gemeinde-Trambahnen unterzuordnen hätten. Die Dauer des „Common Fund" und die gemeinsame Leitung sollte auf 42 Jahre begrenzt werden.

Die Arbeiterpartei opponierte gegen diesen Plan und erklärte ihn für unannehmbar, obwohl Vertreter der Gewerkschaften und der Arbeiterpartei diesen Plan mitunterzeichnet hatten, weil sie der Auffassung waren, daß nur auf diesem Wege vorläufig für die Arbeiter das Beste herausgeholt werden konnte. Der Bericht verurteilte sehr scharf die Konkurrenz. Dem Bericht bezw. Ratschlag ist zugute zu halten, daß er dem konservativen Minister Colonel Wilfrid Ashley, Präsident der Anti-Sozialisten-Liga unterbreitet werden mußte.

Nach diesem Plan wurden nun tatsächlich Verhandlungen unter der Führung des Verkehrsministers zwischen den Untergrundbahnen und verschiedenen Omnibus-Gesellschaften aufgenommen, die aber alle ergebnislos verliefen.

Die Regierung sah sich deshalb veranlaßt auf dem gesetzlichen Wege die Zusammenarbeit der verschiedenen Unternehmen zu erzwingen. So legte die Regierung dem Unterhaus in der Session des Winters 1928/29 zwei Gesetze vor: „The London County Council (Coordination of Passenger Traffic) Bill" und „The London Electric Railway Companies (Coordination of Passenger Traffic) Bill". Diese Gesetze bevollmächtigten den Londoner Grafschaftsrat und eine auf Grund der Gesetze zu schaffende „London Traffic Combine Authority" die Verhandlungen mit den verschiedenen Verkehrunternehmen aufzunehmen, um eine gemeinsame Leitung aller Betriebe zu ermöglichen. Dadurch sollte eine bessere Verkehrsteilung erreicht wer-

den, damit Einnahmen und Ausgaben aller Unternehmen gleichmäßig verteilt werden konnten. Ebenfalls war die Schaffung eines gemeinsamen Fonds vorgesehen.

Die beiden Gesetzesentwürfe kamen vor das Unterhaus, sie wurden von der Regierung als notwendig und dringend erklärt, ebenso wurden sie vom „Traffic Advisory Committee" unterstützt. Dagegen opponierten sehr stark die Vertreter der Arbeiterpartei. Die Gegnerschaft zu diesen beiden Gesetzen wurde wie folgt begründet [10]):

1. Das Gesetz sah wohl eine Zusammenarbeit aller Londoner Verkehrsunternehmen vor. Konnte aber eine Zusammenarbeit vertraglich nicht vereinbart werden, so bestand keine Möglichkeit die betreffende Unternehmung zu zwingen.

2. Ursprünglich hatte der Londoner Grafschaftsrat die Schaffung eines öffentlichen Unternehmens vorgeschlagen. In den beiden Gesetzen war aber eine solche nicht vorgesehen.

3. Zwischen den Untergrundbahn-Gesellschaften und dem Londoner Grafschaftsrat waren bereits Vereinbarungen getroffen worden, die bei andern Gemeindebehörden ebenfalls als verbindlich erklärt werden könnten, und dagegen wehrte man sich.

4. Der Betriebsüberschuß der Trambahnen des Londoner Grafschaftsrates sollte als Ganzes in den gemeinsamen Fonds geleitet werden, während die Untergrundbahn-Gesellschaften zuerst ihre Überschüsse in einen privaten „Pool"-System verrechnen sollten und erst das Ergebnis dieser Abrechnung dem gemeinsamen Fonds überwiesen werden durfte.

5. Die Kontrolle des Londoner Verkehrs, einschließlich der Trambahnen des Londoner Grafschaftsrates hätte nach den neuen Gesetzen von privaten Direktoren ausgeübt werden sollen. Das Gesetz sah wohl eine Vertretung des Londoner Grafschaftsrates im Direktorium vor, aber eine Zahl war nicht genannt.

6. Das Gesetz enthielt keine definitiven Vorschriften über eine mögliche Abfindungssumme für die Londoner Trams des Londoner Grafschaftsrates.

7. Im Gesetz war dem neuen Direktorium die Möglichkeit der Erhöhung der Fahrpreise eingeräumt worden, wenn eine „angemessene" Dividende nicht erzielt werden konnte.

8. Irgendwelche Begrenzung der Dividenden war nicht vorgesehen.

9. Eine öffentliche Rechnungsablegung war nicht stipuliert.

10. Maßnahmen gegen Tariferhöhungen, Aufhebung von Verkehrserleichterungen waren nicht vorgesehen.

11. Für die Arbeiterschaft war keine Bestimmung aufgenommen, die ihr eine dauernde Beschäftigung sicherte.

---

[10]) Herbert Morrison, Socialisation & Transport, London, 1933, S. 43 ff.

12. Ferner war nicht stipuliert, daß Tarifreduktionen bei gewissen Voraussetzungen vorgenommen werden müssen.

Der Londoner Grafschaftsrat sah sich veranlaßt, ebenfalls diesen Entwürfen entgegenzutreten und Ergänzungsanträge zu stellen, die eine größere gemeinwirtschaftliche Regelung vorsahen. Vor allem größeres Mitspracherecht der Öffentlichkeit und des Parlamentes, Limitierung der Dividende wurden verlangt.

Die 15. Jahreskonferenz der Londoner Arbeiterpartei sprach sich am 1. Dezember 1928 gegen die beiden Gesetzesentwürfe aus, da sie nur sehr unvollkommen die öffentlichen Interessen wahrten. Die beiden Gesetzesentwürfe wurden dann nach der zweiten Lesung im Unterhaus am 26. Februar 1929 mit 161 gegen 107 Stimmen angenommen. Danach wurden beide Entwürfe nochmals einer Kommission zur Prüfung übergeben, um dann in dritter Lesung nochmals im Unterhaus behandelt zu werden.

Inzwischen war jedoch das konservative Kabinett zurückgetreten und durch ein sozialistisches ersetzt worden. Am 17. Juli 1929 kamen beide Gesetze nochmals vor das Parlament. Die nunmehr amtierende Arbeiter-Regierung beantragte Verwerfung. Daraufhin lehnte das Unterhaus mit 295 gegen 172 Stimmen beide Gesetze ab.

Die Frage der Neuordnung des Londoner Personenverkehrs wurde im Dezember 1929 erneut von der Regierung aufgegriffen. Bei der Bekanntgabe der Regierungspolitik gab der Verkehrsminister Herbert Morrison folgende Erklärung im Unterhaus ab:

„Die Regierung hat die Lage des Verkehrswesens in London geprüft. Wir stimmen mit der vom „London and Home Counties Traffic Advisory Committee" vertretenen Ansicht überein, daß die Verkehrsprobleme von London nicht dauernd gelöst werden können, wenn nicht Schritte in der Richtung der Ausschaltung der Konkurrenz unternommen werden.

Auch wir sind der Überzeugung, daß weitgehende Maßnahmen notwendig sind, um eine Zusammenfassung aller Unternehmen unter einheitlicher Kontrolle zu ermöglichen. Es besteht kein Zweifel, daß bei Eliminierung der Konkurrenz wieder sichere Einnahmen erzielt werden können, und daß nach Erfüllung aller Verpflichtungen ein Gewinn übrig bliebe, der neues Kapital anlocken würde, was für den Ausbau des gesamten Verkehrs sehr wünschenswert wäre. Es müßte ein System des Personenverkehrs in London geschaffen werden, das nicht nur die Deckung sämtlicher Ausgaben ermöglichte, sondern auch eine angemessene Verzinsung des investierten Kapitals.

Wir haben der Form, in die alle Unternehmen zusammengefaßt werden sollen, größte Aufmerksamkeit geschenkt und wir sind zum Schlusse gekommen, daß nur dann das Ziel völlig erreicht werden kann, wenn die bestehenden einzelnen finanziellen Interessen nicht nur zusammengefaßt, sondern ausgeschaltet werden. Wir werden nun die Arbeit sofort an die Hand nehmen und in Ver-

bindung mit den Interessenten einen Plan für die vollständige Zusammenlegung ausarbeiten, der für alle Gesellschaften, die jetzt den Omnibus-, Tram- oder Untergrundbahnverkehr besorgen, eine gerechte und gute Lösung darstellt. Wir halten es für richtig, von Anfang an, alle städtischen Verkehrsunternehmen in den Plan einzubeziehen. Auch die Beziehungen des neuen Unternehmens zu den vier Eisenbahn-Gesellschaften müssen geregelt werden und bedürfen eines sorgfältigen Studiums. Die Regierung ist einhellig der Auffassung, daß alle Londoner Verkehrsunternehmen in öffentliches Eigentum überführt werden sollten. Wir wollen ein öffentliches Unternehmen gründen, das unter kaufmännischer Leitung stehen und ohne staatliche Zuschüsse sich entwickeln soll. Wir sind uns der großen Schwierigkeit wohl bewußt, die einer Lösung des Londoner Verkehrsproblems entgegenstehen, und wir werden deshalb für einige Zeit im Unterhaus darüber keine Erklärungen mehr abgeben."

Durch die Arbeit am neuen Straßenverkehrsgesetz, das 1930 in Kraft trat, sind die Vorbereitungsarbeiten für das Personenverkehrsgesetz verzögert worden.

Für die Arbeiter-Regierung war es sehr schwierig, einen Gesetzesentwurf auszuarbeiten. Besonders auch deshalb, weil die Arbeiterpartei ihre Sozialisierungsvorschläge nicht auf ihre praktische Durchführung hin, ausgearbeitet hatte. Erst auf die Konferenz im Jahre 1932 wurde den Delegierten konkrete Vorschläge unterbreitet. Jedoch waren diese zur Zeit der Ausarbeitung des Gesetzentwurfes durchaus unklar.

Bei der Ausarbeitung des Londoner Personenverkehrs-Gesetzes stellte sich die sozialistische Regierung auf den Boden der Tatsachen. Sie lehnte alle sozialistischen Experimente ab. Es lag auf der Hand, daß, wenn die Regierung ein Gesetz schaffen wollte, das auch von den Konservativen unterstützt wurde, sie von Parteidogmen absehen mußte. Nur an einem hielt sie fest: Öffentliches Eigentum und Führung des Unternehmens im Interesse der Gesamtheit. Die realpolitische Überlegung der Arbeiter-Regierung ging dahin, daß ein Unternehmen geschaffen werden mußte, das mit Erfolg bestehen konnte und das nicht nach kurzer Zeit des Bestehens Fiasko erlitt. So mußte die Regierung die Arbeiterpartei von ihrer Politik zu überzeugen suchen. Die Arbeiterpartei wie auch die Gewerkschaften billigten diese Politik, wenn auch von einzelnen Theoretikern dagegen opponiert wurde.

Der von der Regierung ausgearbeitete Entwurf zu einem Londoner Personenverkehrsgesetz wurde zunächst von einer Kommission des Parlamentes durchberaten. Diese Kommission zählte als Mitglieder fünf Vertreter der Konservativen, zwei Vertreter der Liberalen und drei Vertreter der Arbeiterpartei. Das Gesetz wurde dann im März 1930 in erster Lesung im Parlament durchberaten. Während das Gesetz im Parlament durchberaten wurde, verhandelte

der sozialistische Verkehrsminister mit allen Verkehrsunternehmen Londons, die im neuen Londoner Personenverkehrsamt zusammengeschlossen werden sollten, um, wenn möglich, den Unternehmen die Übergabe an das neue Unternehmen auf Grund eines freiwilligen Übereinkommens zu erleichtern.

Im Gesetzesentwurf war die Gründung eines neuen öffentlichen Körperschaftsunternehmens vorgesehen, das sämtliche Untergrundbahnen, Omnibusgesellschaften und Trambahnunternehmen des Londoner Verkehrsbezirkes übernehmen sollte. Die Vorortslinien der vier großen Eisenbahngesellschaften sollten durch einen „Pool" mit dem neuen Unternehmen verbunden werden. Herbert Morrison hat immer wieder betont, daß das neue Unternehmen frei von parteipolitischen Einflüssen sein müsse und das Direktorium bei der Führung des Betriebes nach kaufmännischen Grundsätzen vorgehen sollte.

Am 23. März 1931 wurde das Gesetz nach der zweiten Lesung im Parlament (House of Commons) mit 271 gegen 224 Stimmen angenommen. Morrisons Bemühungen, mit den verschiedenen Unternehmen Vereinbarungen zu treffen, waren, bis zur zweiten Lesung des Gesetzes im Parlament, erfolglos geblieben. Erst nach dem 23. März 1931 konnte Morrison mit den meisten Unternehmen Übereinkommen abschließen. Nur die Metropolitan-Eisenbahngesellschaft und die unabhängigen Omnibusbesitzer sowie die Motoren- und Tramwagenfabriken lehnten alle Verhandlungen ab.

Nach Annahme des Gesetzes im Parlament kam das Gesetz nochmals vor die Kommission, die es nochmals durchberiet und mit einigen Änderungen, die aber die Grundlagen nicht berührten, wiederum dem Parlament unterbreitete. Bevor jedoch das Unterhaus das Gesetz in dritter Lesung behandeln konnte, mußte die Arbeiter-Regierung zurücktreten, und es wurden Neuwahlen ausgeschrieben. Die Neuwahlen brachten den Konservativen einen großen Erfolg, und die Folge davon war, die Bildung einer „nationalen" Regierung. Nun die Frage: Wird das neue Kabinett und das konservative Parlament dem Londoner Personenverkehrsgesetz zur Annahme verhelfen?

Doch im Winter 1932/33 wurde das Gesetz dem Parlament zur dritten Lesung unterbreitet und im Februar 1933 mit 232 Stimmen gegen 46 Stimmen angenommen. Damit wurde eine Zeitspanne von 15 Jahren Arbeit, die sich mit der Lösung des Londoner Verkehrsproblems beschäftigt hatte, erfolgreich abgeschlossen.

Da das Londoner Verkehrsproblem der Lösung dringend bedurfte, hatte sich auch die neue Regierung positiv zum Londoner Verkehrsgesetz eingestellt. Obwohl der Entwurf, der in dritter Lesung vor das Parlament kam, in manchen Punkten vom ersten, der Morrison ausgearbeitet hatte, abwich, fand er auch die Zustimmung der Vertreter der Arbeiterpartei. Ein Labour-Abgeordneter äußerte

sich im Unterhaus wie folgt: „Wir stimmen dem vorliegenden Gesetz zu, weil es besser ist als nichts. Wir erhalten nun den Zusammenschluß und die Zusammenarbeit der Unternehmen, die wir wünschen. Es ist ein kleiner Schritt in einer richtigen Richtung." Von einem konservativen Abgeordneten wurde das Gesetz mit der Begründung abgelehnt, daß es ein Stück Sozialismus sei und dieser aus Prinzip abgelehnt werden müsse. Von der Regierung wurde jedoch immer und immer wieder darauf hingewiesen, daß das Gesetz, welches das zentrale Elektrizitätsamt geschaffen habe, sich im Prinzip vom Londoner Personenverkehrsgesetz nicht unterscheide, und jenes auch von einem konservativen Parlament angenommen worden sei.

Die Änderungen im Gesetz können dahingehend zusammengefaßt werden, daß einmal die Wahl des leitenden Ausschusses nicht durch den Verkehrsminister erfolgen soll, sondern durch eine Körperschaft von Treuhändern. Ein Antrag, der auch der Arbeiterschaft, dem Gewerkschaftsbund und den Konsumgenossenschaften eine Vertretung in dieser Körperschaft einräumen wollte, wurde abgelehnt. Weiter wurde ein Antrag der Vertreter der Arbeiterpartei abgelehnt, der bezweckte dem neuen Unternehmen auch die Fabrikation allen Wagenmaterials zu übertragen. Nicht gesetzlich geregelt wurden die Lohn- und Anstellungsbedingungen des Personals.

Keine andere Stadt der Welt besitzt ein solch ausgedehntes und verzweigtes Verkehrssystem wie London. Wenn man bedenkt, daß über neun Millionen Menschen, das sind beinahe ein Fünftel der Bevölkerung Großbritanniens, innerhalb eines 25 Meilen-Radius von Charing-Cross (Zentrum Londons) leben, so liegt auf der Hand, daß London, um allen Verkehrsansprüchen gerecht zu werden, ein gutes und billiges Verkehrssystem besitzen muß. Dies ist nun doch zu einem großen Teil durch das neue Londoner Personenverkehrsgesetz verwirklicht worden.

Es ist bemerkenswert, daß alle drei politischen Parteien Englands die Schaffung öffentlicher Körperschaftsunternehmen befürwortet haben. Im besonderen hat gerade die konservative Partei die Schaffung des Zentralen Elektrizitätsamtes, der Britischen Rundspruchgesellschaft und des Londoner Personenverkehrsamtes ermöglicht. Die Haltung der konservativen Abgeordneten war häufig in dieser Frage dadurch bestimmt, daß sie glaubten, der Kapitalgeber sei beim Körperschaftsunternehmen vor der Willkür irgendeiner zukünftigen Regierung geschützt und eine kaufmännische Leitung des Unternehmens sei dann gewährleistet.

Liberale Abgeordnete erklärten: Das öffentliche Körperschaftsunternehmen ist die ideale Form der öffentlichen Kontrolle. Hervorragende Mitglieder der Arbeiterpartei halten dafür, daß diese Unternehmungsform allen andern Unternehmungsformen vorzuziehen sei. Jedoch sind auch von Arbeiterseite hin und wieder Bedenken gegen

die Organisationsform des öffentlichen Körperschaftsunternehmens geäußert worden, insbesondere war dies der Fall bei der Beratung des Londoner Personenverkehrs-Gesetzes im Unterhaus. Man stellte sich dabei auf den Standpunkt, daß das öffentliche Körperschaftsunternehmen wohl einen Schritt zur Verwirklichung des Sozialismus darstelle, aber die jetzige Form der öffentlichen Kontrolle manches zu wünschen übrig lasse.

Das Londoner Personenverkehrs-Gesetz
(London Passenger Transport Act)

Das Gesetz über den Londoner Personenverkehr trat am 1. Juli 1933 in Kraft und Wirksamkeit.

Durch dieses Gesetz wurde das neue Londoner Personenverkehrsamt ermächtigt 89 Verkehrsunternehmen Londons (3 Untergrundbahnunternehmen, 2 Bahnbetriebe für den Vorortverkehr, 17 Trambahnbetriebe, 61 Omnibusunternehmen und 6 Unternehmen verschiedener Art (Kraftwerke, Garagenunternehmen, Terrain-Gesellschaften) zu erwerben und den gesamten Personenverkehr Groß-Londons (Untergrundbahnen, Trambahnen, Omnibusverkehr) zu übernehmen. In den auf den 1. Juli 1933 folgenden Betriebsjahren sind dem Londoner Personenverkehrsamt noch Provinzial-Verkehrsunternehmen angegliedert worden.

Die Vorortbetriebe der vier großen Eisenbahngesellschaften sind in das Amt nicht einbezogen worden. Durch ein „Pooling"-Schema wird jedoch ein einheitliches Zusammenarbeiten auf gemeinsamer Grundlage ermöglicht.

Der Moment des Zusammenschlusses war gut gewählt. Er fiel gerade in die Periode des wirtschaftlichen Aufschwunges. Dr. Gertsch[11]) glaubt, daß das Gesetz ein Dokument von weittragendster Bedeutung darstelle. Vor allem deshalb, weil sich bei dem großen volkswirtschaftlichen Wert der städtischen Verkehrsunternehmen oder für Gruppen von Unternehmen weitgezogene Ausblicke für andere großstädtische Verkehrsunternehmen oder für Gruppen von Unternehmen, die den Verkehr ausgedehnter, wirtschaftlich zusammenhängender Bezirke besorgen, zeigen.

Nachstehend führe ich die wichtigsten Bestimmungen des Gesetzes an.

Das Gesetz verordnet die Bildung eines Personenverkehrsamtes für das Gebiet des Londoner Personenverkehrsbezirkes (London Passenger Transport Area) und die Übertragung verschiedener Verkehrsunternehmen und Interessen auf das Amt.

[11]) Archiv für Eisenbahnwesen, 1934, 2. Bd. S. 1251.

Bildung und allgemeine Befugnisse des Londoner Personenverkehrsamtes

1. Errichtung des Londoner Personenverkehrsamtes

Das Gesetz sieht die Schaffung einer öffentlichen Behörde vor, welche den Namen „Londoner Personenverkehrsamt" (London Passenger Transport Board) trägt. Diese Behörde besteht aus einem Vorsitzenden und sechs Mitgliedern, die auf eine Dauer von 3 bis 7 Jahren durch eine Körperschaft bestimmt werden sollen, die sich aus den folgenden Persönlichkeiten zusammensetzt [12]):

dem Vorsitzenden des Londoner Grafschaftsrates;
einem Vertreter des „Beratenden Ausschusses";
dem Vorsitzenden des Ausschusses der Londoner Bankiervereinigung;
dem Präsidenten der juristischen Gesellschaft;
dem Präsidenten des Instituts der privilegierten Bücherrevisoren;

und um jederzeit nach Bildung des Amts Ernennungen auf freie Amtsstellen vornehmen zu können, dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates des Amts oder eines durch den Aufsichtsrat bezeichneten Mitgliedes.

Der Vorsitzende und die übrigen Mitglieder des Aufsichtsrates sollen Persönlichkeiten mit reicher Erfahrung sein, die bereits Erfolge im Verkehrswesen, in der Industrie, in Handels- und Finanzfragen zu verzeichnen haben. Mitglieder des Unterhauses können nicht als Aufsichtsratmitglieder gewählt werden. Die Mitglieder sind auf eine bestimmte Amtsdauer wählbar, diese wird durch die Bevollmächtigten festgesetzt. Der Verkehrsminister kann in gewissen Fällen (Unfähigkeit) nach Beratung mit dem bevollmächtigten Komitee ein Mitglied des Aufsichtsrates zum Rücktritt zwingen.

2. Die Inkorporation

Durch die Bestimmungen dieses Abschnittes wird dem Londoner Personenverkehrsamt das Recht, als juristische Person zu handeln, eingeräumt. Ferner ist in diesem Teil des Gesetzes stipuliert, wer für das Amt rechtsverbindlich zeichnen darf.

Weiter enthält dieser Paragraph die Ermächtigung, nach eigener Wahl, einen Sekretär, Beamte und Angestellte anzustellen. Diesen sind nach den Bestimmungen des Gesetzes Gehälter und Vergütun-

[12]) Im ursprünglichen Entwurf war das Recht der Ernennung der Mitglieder des Aufsichtsrates dem Verkehrsminister eingeräumt gewesen.

gen und bei Rücktritt oder im Todesfall an ihre Hinterlassenen, Ruhegehälter und freiwillige Vergütungen nach dem Ermessen des Amtes zu zahlen.

3. Allgemeine Aufgaben des Amtes

Die Hauptaufgabe des Amtes besteht im Ausbau eines den Erfordernissen angepaßten Personenverkehrsnetzes im Londoner Personenverkehrsbezirk. Zu diesem Zwecke hat das Amt unter Ausschaltung unnötigen und schädlichen Wettbewerbs, von Zeit zu Zeit (um den Verkehrsbedürfnissen in wirksamer und zweckdienlicher Weise entgegenzukommen) von ihm als notwendig erachtete Schritte zur Ausdehnung und Verbesserung des Personenverkehrs zu unternehmen.

Alle Unternehmen, die nach diesem Gesetz auf das Amt übergegangen sind, oder noch mit der Zeit vom Amt erworben, in Pacht genommen oder geschaffen werden, sollen ein Unternehmen bilden und als solches verwaltet werden.

In Ausübung der vorerwähnten Aufgaben hat das Amt:

a) das Unternehmen zu betreiben, zu erhalten, zu erweitern und zu verbessern;
b) andere, oder Teile von andern Verkehrsunternehmen zu erwerben oder zu pachten, wenn diese Unternehmen oder Teile von Unternehmen ganz oder in der Hauptsache im Londoner Personenverkehrsgebiet betrieben werden;
c) die für die Unternehmen benötigten Betriebsmittel, Fahrzeuge, Geräte und Einrichtungen zu kaufen, wiederherzustellen und zu unterhalten;
d) falls es für das Unternehmen erforderlich ist, Land zu kaufen oder zu pachten und darauf Gebäude zu errichten;
e) alle für einen ordnungsgemäßen und wirksamen Betrieb notwendigen und erforderlichen Schritte zu unternehmen.

Das Amt hat das Unternehmen derart zu leiten und die Fahrpreise und Gebühren im Einklang mit den Bestimmungen dieses Gesetzes so festzusetzen, daß die Einnahmen genügen, um alle Ausgaben zu bestreiten, die nach Maßgabe des Gesetzes daraus gedeckt werden müssen.

Den Mitgliedern des Aufsichtsrates ist es verboten, Aktien des Londoner Personenverkehrsamtes zu besitzen, gleichgültig ob sie auf den eigenen oder einen fremden Namen lauten.

4. Übernahme der Unternehmen durch das Amt

Die in einem Anhang zum Gesetz bezeichneten Unternehmen gehen am Stichtag auf das Amt über. Die Übernahme soll sich erstrecken: auf alle Unternehmen, die in diesem Gesetz genannt sind, einschließlich aller Ländereien, Betriebe und sonstigen Besitztums,

aller Aktiven, Rechte und Vorrechte und aller Rechte und Beteiligungen an andern Unternehmen. Das Gesetz enthält sehr eingehende Vorschriften betreffend die Übernahme der Verpflichtungen, so z. B., daß das Amt alle Rechte, Befugnisse und Vorrechte ausüben und erzwingen kann, die unmittelbar vor dem Stichtag den Unternehmern zustanden, oder, daß das Amt nach Ausschluß der Unternehmer allen Verpflichtungen und Verbindlichkeiten unterworfen sein soll, die sich aus Bestimmungen oder ähnlichen Abmachungen ergeben, denen die Unternehmer unmittelbar vor dem Stichtag unterworfen waren.

Sollten bei der Übernahme von Unternehmen durch das Amt Schwierigkeiten entstehen, so sind diese durch einen Schiedsgerichtshof zu beheben.

In welcher Form soll den alten Gesellschaften der Übernahmepreis der Unternehmen gezahlt werden. Das Gesetz sagt darüber folgendes:

„Bei den Untergrundbahn-Unternehmen hat das Amt den verschiedenen Gesellschaften, als Gegenleistung für die Übertragung, Aktien (in diesem Gesetz als Verkehrsaktien bezeichnet) auszuhändigen, die in Teil I des 3. Anhanges näher bezeichnet sind. Bei den in Teil II dieses Anhanges aufgeführten Gesellschaften ist die Verteilung unter die Aktieninhaber nach dem angegebenen Verhältnis vorzunehmen. In den Fällen, in welchen jedoch eine der in Teil I dieses Anhanges bezeichneten Gesellschaften Schuldverschreibungen getilgt hat, soll eine entsprechende Herabsetzung der an sie auszugebenden Verkehrsaktien eintreten. Die Grundlage hierfür ist nach dem Umtauschverhältnis zu ermitteln.

Für das Tilling-Unternehmen soll das Amt als Gegenleistung für die Übertragung des übernommenen Teil des Unternehmens einen Betrag in Verkehrsaktien aushändigen. Für die „Independent"- und das „Lewis"-Unternehmen hat das Amt an die Unternehmer ebenfalls Verkehrsaktien auszufolgen oder diese durch Barzahlung abzufinden."

Die Höhe der Abfindungssumme für die verschiedenen Unternehmen soll auf dem Wege freiwilliger Vereinbarung festgesetzt werden. Jedoch bedürfen alle Abmachungen der Genehmigung durch den Schiedsgerichtshof. Der Schiedsgerichtshof kann die Abkommen mit oder ohne Änderungen genehmigen. Kann eine Einigung zwischen Amt und Unternehmen nicht erzielt werden, so muß die Entschädigungssumme durch das Schiedsgericht festgesetzt werden.

Auch für die Übernahme der Unternehmen der Gemeindebehörden (Local Authorities), war die Zahlung des Übernahmepreises in Verkehrsaktien vorgesehen. Jedoch sah auch das Gesetz die Möglichkeit vor, daß das Amt, statt die Ortsbehörde für den Übernahmepreis in Verkehrsaktien abzufinden, einfach den Zinsen- und Tilgungsdienst für die für die betreffenden Verkehrsunternehmen

aufgenommenen Anleihen übernehmen konnte. Jedes Abkommen zwischen Gemeindebehörden und Amt bedurfte der Genehmigung durch den Schiedsgerichtshof.

5. Der Schiedsgerichtshof

Zur Durchführung dieses Gesetzes wurde ein Gerichtshof gebildet, der den Namen „Der Londoner Personenverkehrs-Schiedsgerichtshof" (the London Passenger Transport Arbitration Tribunal) trägt. Dieser setzt sich aus drei Mitgliedern zusammen, nämlich dem Präsidenten, der reiche Erfahrung auf juristischem Gebiet besitzen soll, einem Mitglied mit Erfahrungen auf kaufmännischem Gebiet und einem Mitglied mit Erfahrungen in Finanzfragen. Diese drei Mitglieder werden durch den Lord-Kanzler ernannt.

Die Aufgabe dieses Schiedsgerichts besteht darin, wie bereits erwähnt, die Abkommen zwischen Unternehmen und Amt zu genehmigen und bei Uneinigkeit die Entschädigungssumme festzusetzen. Die Entscheidungen des Schiedsgerichtes sind für beide Teile verbindlich.

6. Verkehrsdienst, Fahrpreise und Gebühren

In diesem Gesetzesabschnitt wird dem Londoner Personenverkehrsamt das alleinige Recht des Betriebes von Personenverkehrsunternehmen innerhalb des Londoner Personenverkehrsbezirkes eingeräumt. Nur Gesellschaften, welche den Überland-Omnibusdienst besorgen, dürfen auch weiterhin die Straßen Londons benützen. Das gleiche gilt entsprechend für die vier Eisenbahngesellschaften. Es sei hier beigefügt, daß das Londoner Personenverkehrsamt teilweise die Überland-Omnibus-Unternehmen aufkaufte. Ferner ist dem Amt hier das Recht übertragen, die Fahrpreise und die Gebühren festzusetzen. Weiter kann das Amt über den Durchgangsverkehr von Ausflugs- und Eilfahrzeugen und über deren Fahrpreisfestsetzung Bestimmungen erlassen.

7. Personenschiffahrt auf der Themse

Mit dem 1. Juli 1933, der im Gesetz als Stichtag bezeichnet wurde, ging die Befugnis: auf der Themse Personen-Schiffahrt zu betreiben, an das Amt über. Bis heute hat jedoch das Amt von dieser Befugnis keinen Gebrauch gemacht.

8. Beschränkung der Fabrikationsbefugnis

Es ist dem Amt untersagt, die für den Betrieb benötigten Fahrzeuge selber herzustellen. Man wollte offenbar der Privatindustrie doch noch einiges Gebiet überlassen. Nur bei der Fabrikation von Omnibuskarosserien wird eine Ausnahme gemacht, da bereits von

den alten Unternehmen her, Fabriken und Werkstätten vorhanden waren.

9. Fahrpreiskontrolle

Das Amt mußte dem Verkehrsminister eine Zusammenstellung der am Stichtag erhobenen Fahrpreise einreichen. Fahrpreisänderungen müssen vor dem Inkrafttreten, der Öffentlichkeit mitgeteilt werden. Die Überprüfung der Fahrpreise erfolgt durch das nach dem Eisenbahngesetz von 1921 geschaffene Eisenbahn-Fahrpreis-Prüfungsamt (Railway Rates Tribunal). Dieses kann auf Antrag einer Behörde oder des Amts, für jeden vom Amt gebotenen Personenverkehr, die Fahrpreise senken oder erhöhen. Eine diesbezügliche Verfügung ist verbindlich. Ebenfalls kann eine Gemeindebehörde (Local Authority) bei Einschränkung des Verkehrs oder bei, innerhalb ihres Bezirkes, notwendig werdender, neuen oder verbesserten Verkehrsgelegenheiten, beim „Railway Rates Tribunal" vorstellig werden. Erfolgt ein solcher Antrag, so kann das Fahrpreisamt, nach Prüfung der Sachlage, die Aufhebung der fraglichen Einschränkung oder die Einrichtung der neuen oder verbesserten Verkehrsgelegenheit fordern. Es soll jedoch keine Verfügung erlassen werden, die das Amt an der Erfüllung seiner Aufgabe hindert, die die Aufnahme zusätzlichen Kapitals oder einen Parlamentsantrag für Erweiterung der Befugnisse des Amts notwendig machen würden.

10. Zusammenarbeit zwischen Amt und den vier Eisenbahn-Gesellschaften

Um eine Zusammenarbeit der Amtsbetriebe mit den Vorortsbetrieben der vier Eisenbahngesellschaften sicherzustellen, wird ein ständiger Prüfungsausschuß geschaffen. Er besteht aus acht Mitgliedern, von denen vier durch das Amt und vier durch die Eisenbahn-Gesellschaften ernannt werden. Diesem Ausschuß sind folgende Aufgaben übertragen:

Vorschläge auszuarbeiten, welche die Zusammenarbeit zwischen Amt und Eisenbahn-Gesellschaften betreffen, dies hauptsächlich in Bezug auf Erweiterung der Verkehrsmöglichkeiten, Durchgangsfahrscheinen, Auflassung oder Einrichtung von Bahnlinien, Betriebsführung. Vor allem aber hatte der Ausschuß innerhalb eines Jahres nach dem Stichtag dem Amt und den Eisenbahn-Gesellschaften einen „Pooling"-Plan vorzulegen.

11. Grundlage des „Pools"

Der „Pool" soll die Verteilung der sogenannten zusammengelegten Einnahmen unter das Amt und die vier Bahngesellschaften in dem nachfolgend erläuterten Verhältnis regeln. Die Reineinnah-

men werden dabei so erhalten, daß von den Gesamteinnahmen aus der Personenbeförderung die Betriebs- und die zusätzlichen Aufwendungen, die nachstehend näher bezeichnet sind, abgezogen werden.

Der Plan soll für die folgenden Einnahmen aus dem Personenverkehr Anwendung finden:

a) Die Gesamteinnahmen des Amts aus der Personenbeförderung, einschließlich der Einnahmen aus dem Betrieb der Anschlußlinien und von Sonderwagen.
b) Die Gesamteinnahmen der zusammengeschlossenen Eisenbahn-Gesellschaften aus dem Personenverkehr zwischen allen Haltestellen der Vorortlinien.

Zur Bestimmung des Verhältnisses, nach welchem die Teilhaber am „Pool" an den zusammengelegten Einnahmen zu beteiligen sind, soll eine Berechnung für ein Normaljahr vorbereitet werden. Die Berechnungen sollen auf den Ergebnissen früherer Jahre aufbauen, wobei von den Einnahmen aus der Personenbeförderung für die betreffenden Jahre auszugehen ist. Von diesen ist der Anteil der Betriebsausgaben, die zu diesen Einnahmen gehören, abzuziehen, der den Kostenfaktoren der Meilenzahl der Züge, Wagen oder andern Fahrzeuge entspricht. Bei diesen Ausgleichsrechnungen sollen zugleich auch solche andere Faktoren angemessene und billige Berücksichtigung finden, die in diesen Ergebnissen nicht ganz erfaßt werden konnten, wie z. B. Kapital, das nicht voll ertragsfähig ist.

Die Berechnung soll das Verhältnis zeigen ,in welchem das Amt und die Eisenbahn-Gesellschaften, letztere als Gruppe zusammengefaßt, auf der Grundlage angemessener und billiger Verteilung, ein Anrecht auf die Reineinnahmen besitzen. Die Berechnung soll aber zugleich erkennen lassen, in welchem Verhältnis die einzelnen der zusammengeschlossenen Eisenbahngesellschaften an dem, der „Gruppe" zustehenden Anteil zu beteiligen sind. Der Plan soll die Aufzählung und Erfassung aller Erträgnisse und Rechnungen vorsehen, um die Zusammenfassung der zusammengelegten Einnahmen sicherzustellen. Durch den Verbandsausschuß sollen von Zeit zu Zeit, an Hand einer in dem Plan zu bestimmenden Formel, für jede Verkehrsform die Vergütungen festgesetzt werden, die den Teilhabern des „Pools" für die Ausgaben ihrer Betriebsführung zu leisten sind. Diese Formel zur Festsetzung der Betriebsvergütungen soll alle Kosten berücksichtigen, die sich mit der Meilenzahl der Züge, Wagen oder anderer Fahrzeuge verändern. Die Betriebsvergütungen sollen für die ganze Verrechnungsperiode, für die sie festgesetzt sind, gelten. Sollte sich jedoch nach der Festsetzung der Betriebsvergütungen eine wesentliche Änderung eines durch die Formel erfaßten Kostenfaktors zeigen, die nicht eine Veränderung darstellt, die dem Einfluß des Teilhabers unterliegt, so kann dieser beim Ver-

bandsausschuß die Abänderung der Vergütungen für die Rechnungsperiode oder für die verbleibende Zeitspanne beantragen.

Werden auf Anweisung des Tarifamtes von einem Teilhaber am Plan neue Betriebsleistungen oder Erweiterungen vorgenommen, die zusätzliche Geldaufwendungen erfordern, so hat dieser Teilhaber ein Anrecht auf eine zusätzliche Betriebsvergütung, deren Betrag und Zeitdauer durch den Verbandsausschuß festgesetzt wird. Die zusätzlichen Vergütungen sollen derart veranschlagt werden, daß die zusätzlichen Kosten für den erwähnten Betrieb oder für die Erweiterung, einschließlich der ganzen oder — je nach der Festsetzung — eines Teils der Zinsen des dafür aufgewendeten Kapitals, gedeckt werden.

12. Finanzen

Das Amt kann für die nachfolgend aufgeführten Zwecke, nach den Bestimmungen, die der Minister mit Genehmigung des Schatzamtes zu erlassen hat, Geld durch Ausgabe von Verkehrsaktien in der im Gesetz vorgesehenen Art aufnehmen.

Die Beschaffung von Kapitalien darf nur für die nachfolgenden Zwecke erfolgen:

a) Zur Bezahlung der Entschädigung für die Übertragung der nach diesem Gesetz auf das Amt übergegangenen Unternehmen oder Unternehmerteile, falls die Entschädigung auf Grund von Übereinkommen oder Entscheidungen des Schiedsgerichtshofes in bar zu entrichten ist.
b) Zur Bezahlung der Entschädigung für die Übertragung von Unternehmen der Ortsbehörden, soweit die Bezahlung durch Aktien zu leisten und in bar vereinbart ist.
c) Zur Beschaffung von Betriebskapital.
d) Zur Erfüllung gewisser im Gesetz vorgesehenen Verbindlichkeiten.
e) Für die Beschaffung von Geld zur Deckung von Ausgaben für Anlagen.

Alle Anleihen, die aufgenommen werden, sollen in einem Zeitraum von 90 Jahren zurückbezahlt werden. Die Gesellschaften, die ihre Unternehmen an das Londoner Personenverkehrsamt übergeben müssen, werden durch stimmrechtslose „Verkehrsaktien" abgefunden. Es werden verschiedene Klassen von Verkehrsaktien geschaffen, nämlich: „A"-Verkehrsaktien, „T.F.A."-Verkehrsaktien, „L.A."-Verkehrsaktien, „B"-Verkehrsaktien und „C"-Verkehrsaktien. Diese werden nach einem bestimmten Verhältnis an die Gesellschaften ausgefolgt. Mit Ausnahme der „C"-Verkehrsaktien handelt es sich durchwegs um festverzinsliche Papiere. Die Höhe der Dividende bei den „C"-Verkehrsaktien richtet sich nach dem jeweiligen Betriebsergebnis. Das Amt darf Verkehrsaktien nur in dem Betrage ausgeben, der zur Deckung der Käufe der Unternehmen notwendig ist. Dem Amt ist jedoch außerdem noch die Möglichkeit gegeben

worden, Anleihen bis zum Betrag von 10 Millionen Pfund aufzunehmen. Ferner darf es vorübergehend bei Banken Kredit bis zu einer Summe von drei Millionen Pfund aufnehmen.

Reservefonds

Das Amt ist verpflichtet einen Reservefonds zu bilden. Dieser muß dann zur Deckung von Ausgaben herangezogen werden, wenn die normalen Einnahmen des Amtes dazu nicht ausreichen. Ebenfalls soll dieser Reservefonds zur Tilgung von „C"-Verkehrsaktien herangezogen werden. Auch die Verwendung eines Teiles des Fonds zur Fahrpreissenkung ist vorgesehen.

Versicherungsfonds

Ein Versicherungsfonds kann vom Amt eingerichtet werden, um daraus Schäden zu decken, die z. B. durch Feuerschaden entstanden sind. Jedoch hat das Amt das Recht, sich für alle möglichen Schadenfälle bei Versicherungsgesellschaften zu versichern.

Das Amt ist zur jährlichen Berichterstattung an den Verkehrsminister verpflichtet. Die Rechnungen sind durch Bücherrevisoren prüfen zu lassen und nachher zu veröffentlichen.

13. Löhne und Anstellungsbedingungen

Bei Streitigkeiten über Anstellungsbedingungen von Amtsangestellten, bei welchen das Amt und die betreffenden Gewerkschaften (National Union of Railwaymen, Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen, The Railway Clerks Association) zu keinem Übereinkommen gelangen können, soll die Angelegenheit vor den Vermittlungsausschuß (Negotiating Committee) gebracht werden. Kann auch hier die Streitsache nicht geregelt werden, so hat das Lohnamt (Wages Board) zu entscheiden. Der genannte Vermittlungsausschuß setzt sich zusammen aus: einem Vorsitzenden, der vom Arbeitsminister ernannt wird, sechs Vertretern des Amtes und sechs Vertretern der Angestellten. Das Lohnamt wird gleich wie das Vermittlungsamt gebildet.

Weiter sieht das Gesetz die Schaffung von Beratungsstellen innerhalb des Betriebes vor. Diese Beratungsstellen, die eine Art Betriebsräte darstellen, sind aus Vertretern von Beamten und Angestellten zu bilden.

Das Amt ist verpflichtet, die Beamten und Angestellten der Gesellschaften zu übernehmen. Kein Beamter darf schlechter gestellt werden. In der Regel hat das Amt die gleichen Anstellungsbedingungen zu gewähren, wie die privaten Unternehmen.

Das Gesetz stellt Übergangsbestimmungen betreffend die Übernahme von Angestellten der alten Unternehmen und betr. die Kündigung von Lohnabkommen auf. Dem Amt war allerdings das Recht eingeräumt, Vereinbarungen mit den Angestellten sechs Monate nach der Übernahme zu kündigen. Dem Amt blieb es auch vorbehalten, durch Aufhebung von Stellen und Betrieben, Posten nicht mehr zu besetzen und die Inhaber dieser Stellen zu entschädigen. Selbstverständlich war es durchaus möglich bei der Übernahme Vereinbarungen zu treffen, die eine Übernahme des Personals ausschlossen.

Ruhegehaltfonds

Es sollen die von den alten Gesellschaften eingerichteten Fonds (Ruhegehaltsfonds, Renten- und Wohlfahrtsfonds) weiterbestehen bleiben und vom Amt übernommen werden. Das Amt kann nur dann selber Renten-, Ruhegehalts- und Wohlfahrtsfonds schaffen, wenn das Parlament dazu die Erlaubnis erteilt. —

Es war natürlich notwendig, zur reibungslosen Abwicklung des Gründungsprozesses des Londoner Personenverkehrsamtes einige wichtige Übergangsbestimmungen zu schaffen.

So enthält z. B. das Gesetz Vorschriften, daß, ohne schriftliche Zustimmung des Verkehrsministers keine Ländereien oder Gebäude verkauft werden können; daß Tilgungs- und Erneuerungsfonds nicht für andere Zwecke, als ursprünglich vorgesehen, verwendet werden und keine neuen Kapitalien aufgenommen werden dürfen.

In einem Anhang zum Gesetz ist Verteilung und Ausgabe der Verkehrsaktien genau aufgezeichnet:

Ausgabe und Verteilung der Verkehrsaktien

Name der Gesellschaft	£		Betrag und Klasse der ausgegebenen Verkehrsaktien
London Electric Railway-Gesellschaft	4 707 482	4½ %	„A“ Aktien
	8 450 000	5 %	„A“ Aktien
	5 606 000	4½ %	„TFA“ Aktien
	2 538 936	5 %	„B“ Aktien
	8 628 345		„C“ Aktien
Metropolitan District-Railway-Gesellschaft	3 827 772	4½ %	„A“ Aktien
	4 753 950	5 %	„A“ Aktien
	3 968 598	5 %	„B“ Aktien
	2 992 375		„C“ Aktien

Name der Gesellschaft	£		Betrag und Klasse der ausgegebenen Verkehrsaktien
Central London Railway-Gesellschaft	823 098	4½ %	„A“ Aktien
	1 060 000	5 %	„A“ Aktien
	458 000	4½ %	„TFA“ Aktien
	432 000	5 %	„B“ Aktien
	2 775 000		„C“ Aktien
City and South London Railway-Gesellschaft	993 762	4½ %	„A“ Aktien
	6 519 000	4½ %	„TFA“ Aktien
	850 000	5 %	„B“ Aktien
	1 369 000		„C“ Aktien
Gemische Kommission des Lots Road Power House	3 422 169	4½ %	„A“ Aktien
London General Omnibus-Gesellschaft	2 240 479	4½ %	„A“ Aktien
	4 000 000	5 %	„B“ Aktien
	5 087 500		„C“ Aktien
London General Country-Gesellschaft	Die Entschädigung ist in derjenigen an die London General-Omnibus-Gesellschaft inbegriffen.		
Overground-Gesellschaft	Die Entschädigung ist in derjenigen an die London General-Omnibus-Gesellschaft und an die Tramways (M. E. T.) Omnibus-Gesellschaft inbegriffen.		
Tramways (M.E.T.) Omnibus-Gesellschaft	182 635	4½ %	„A“ Aktien
	101 545	5 %	„B“ Aktien
	348 014		„C“ Aktien
Metropolitan Electric-Tramways Ltd.	297 282	4½ %	„A“ Aktien
	179 866	5 %	„B“ Aktien
	517 301		„C“ Aktien
London United Tramways, Ltd.	428 920	4½ %	„B“ Aktien
	585 343		„C“ Aktien
Union Surplus Land, Ltd.	88 889	4½ %	„A“ Aktien
	238 936		„C“ Aktien
Union Construction and Finance-Gesellschaft	365		„C“ Aktien
Morden Station Garage, Ltd.	Die Entschädigung ist in derjenigen an die London General-Omnibus-Gesellschaft inbegriffen.		

Name der Gesellschaft	£	Betrag und Klasse der ausgegebenen Verkehrsaktien
South Metropolitan Electric Tramways and Lighting, Ltd.	75 000	„C" Aktien
Acme Pullman, Ltd. Bucks Express (Watford), Ltd. Green Line Coaches, Ltd. Skylark Motor Coach, Ltd.	Die Entschädigung ist in derjenigen an die London General-Omnibus-Gesellschaft inbegriffen.	

Das Austauschverhältnis zwischen alten und neuen Aktien wurde wie folgt festgelegt: Auf eine Aktie von £ 100 der alten Gesellschaften wurde bei einer Verzinsung von 3% eine neue Aktie im Betrage von £ 66.13.4 ausgefolgt. Bei einer Verzinsung von 4% kam auf eine alte Aktie von £ 100 eine neue von £ 88.17.9; bei einer Verzinsung von 4½ oder 5% eine solche von £ 100 und bei einer Verzinsung von 6% eine solche von £ 120. Bei den „C"-Verkehrsaktien wurde auf eine alte Aktie von £ 100 eine neue im Betrag von £ 92.10.— ausgegeben.

Der an die Metropolitain Eisenbahn-Gesellschaft ausgefolgte Aktienbetrag setzt sich wie folgt zusammen:

Betrag in £	Klasse der ausgegebenen Verkehrsaktien
7 288 676	4½% „A" Aktien
2 000 000	5 % „A" Aktien
4 489 797	5 % „B" Aktien
5 115 600	„C" Aktien

Auch hier wurde ein bestimmtes Austauschverhältnis festgelegt. So entfielen auf:

alte Aktien	neue Aktien
Für £ 100 5% Redeemable Debenture-Stock	£ 100 5 % „A" Aktien
„ £ 100 3½% Debenture-Stock	£ 77.15.7 4½% „A" Aktien
„ £ 100 3½% „A" Debenture-Stock	£ 76.15.7 4½% „A" Aktien
„ £ 100 3½% Preference-Stock	£ 70.—.— 5 % „B" Aktien
„ £ 100 3½% „A" Preference-Stock	£ 70.—.— 5 % „B" Aktien
„ £ 100 3½% Convertible Preference-Stock	£ 70.—.— 5 % „B" Aktien
„ £ 100 5% Preference-Stock	£ 100.—.— 5 % „B" Aktien
„ £ 100 Consolidated-Stock	£ 67.10— „C" Aktien

Der Betrag und die Klasse der Verkehrsaktien, die an die Ortsbehörden (Local Authorities) ausgehändigt wurden, sind folgende:

Name der Ortsbehörde	Betrag und Klasse der ausgegebenen Aktien
Hertfordshire County Council	£ 19 000 „L.A." Aktien
London County Council	£ 8 500 000 „L.A." Aktien
Middlesex County Council	£ 1 035 000 „L.A." Aktien
The Mayor, Aldermen and Burgesses of the County of West Ham	£ 281 036 „L.A." Aktien

Damit ist nun das Londoner Personenverkehrs-Gesetz in knappen Umrissen gezeichnet. Wir sehen, daß die Gründung und die Führung des Unternehmens auf Grund des genannten Gesetzes erfolgt, und daß der Einfluß des Parlamentes, wie auch der Regierung sehr gering ist. Die Leitung des Londoner Personenverkehrsamtes ist in der Führung, innerhalb der vom Gesetz gezogenen Grenzen, vollkommen frei. Da auch irgendwelche Kontrolle von Seiten der Aktionäre, durch Ausschließung des Stimmrechtes verunmöglicht wurde, ist der Leitung die Möglichkeit geboten, den ganzen Betrieb im Interesse der Gesamtheit der Bevölkerung zu leiten.

Nun noch einige ergänzende Bemerkungen! Wie steht es mit der Zusammenarbeit zwischen Amt und Gewerkschaften? Auf der Grundlage von freiwilligen Verhandlungen sind zwischen dem Amt und den Gewerkschaften Tarifverträge abgeschlossen worden, die für beide Teile befriedigend sind. Nach diesen Tarifverträgen werden die Angestellten besser entlöhnt als bei den alten Gesellschaften. Insbesondere gilt dies für die Autobusführer und -Kondukteure, wie nachstehende Tabelle zeigt:

Wochenlöhne (48stündige Arbeitszeit)

	Omnibusführer		Kondukteure	
	in den ersten 6 Monaten	nach 6 Monaten	in den ersten 6 Monaten	nach 6 Monaten
Private Gesellschaften	80/6	86/6	73/6	79/6
Londoner Verkehrsamt	81/6	87/6	75/6	81/6
Weitere Erhöhungen vorgesehen bis	82/6	88/6	77/6	83/6

Dabei haben diese Angestellten Anspruch auf 12 Tage bezahlte Ferien im Jahr.

Der „Pool"

Nach den Vorschriften des Gesetzes hatte das Londoner Personenverkehrsamt mit den vier Eisenbahn-Gesellschaften einen Plan der Zusammenarbeit auszuarbeiten. Ein aus Vertretern des Amtes und der vier Eisenbahn-Gesellschaften gebildeter Ausschuß arbeitete ein solches Übereinkommen aus, das einerseits die Zusammenlegung aller Einnahmen aus dem Personenverkehr des Londoner Personenverkehrsamtes und der vier Eisenbahn-Gesellschaften vorsah und anderseits einen Verteilungsschlüssel für die zu-

sammengelegten Einnahmen aufstellte. Dieser Verteilungsschlüssel wurde nach den Rechnungsergebnissen von 1932 aufgestellt. Sowohl die Bahngesellschaften wie auch das Londoner Personenverkehrsamt stimmten dem vom Ausschuß ausgearbeiteten: „The London Passenger Pooling Scheme" zu. Dieser Plan wurde dann auf den 18. Juni 1935 durch den London Passenger Transport Arbitration Tribunal in Kraft gesetzt.

Die Einnahmen sollen wie folgt verteilt werden:

	%	%
Londoner Verkehrsamt		62,00473
Bahngesellschaften		
Great Western Railway Co.	1,33541	
London Midland & Scottish Railway Co.	5,09340	
London & North Eastern Railway Co.	6,01488	
Southern Railway Co.	25,55158	
Total der Bahngesellschaften		37,99527
		100

Infolge Änderungen in den Betriebskosten wurde der Schlüssel für 1935 und 1936 geändert.

	%	%
Londoner Verkehrsamt		62,10364
Bahngesellschaften		
Great Western Railway Co.	1,33194	
London Midland & Scottish Railway Co.	5,08014	
London & North Eastern Railway Co.	5,99922	
Southern Railway Co.	25,48506	
Total der Bahngesellschaften		37,89636
		100

Welche Bedeutung diesem „Pool" zukommt, ist aus den nachstehend aufgeführten Zahlen über die Personenbeförderung zu entnehmen:

Personenbeförderung

	Betriebs- und Rechnungsjahr		
	1933/34	1934/35	1935/36
Londoner Personen-Verkehrsamt	3 396 000 118	3 582 348 430	3 647 962 633
Bahngesellschaften und gemeinsam betriebene Linien	525 896 478	547 092 272	566 993 330
Total	3 921 896 596	4 129 440 702	4 214 955 963

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr im Rechnungsjahre 1935/36 betrugen insgesamt £ 40 606 339. Davon entfielen bei der Verteilung gemäß dem „Pool" auf das Londoner Personenverkehrsamt £ 29 532 879.

Sehr aufschlußreich ist auch die folgende Gegenüberstellung der Personenbeförderung in den drei Rechnungsjahren 1933/34, 1934/35 und 1935/36.

	1933/34	1934/35	1935/36
Londoner Personen-Verkehrsamt			
Bahnen	415 881 626	445 888 289	467 869 687
Omnibusse	1 950 467 346	2 094 764 436	2 127 498 934
Tram	1 002 411 709	1 013 433 692	983 012 848
Trolleybusse	27 239 437	28 262 013	69 581 164
	3 396 000 118	3 582 348 430	3 647 962 633
Bahngesellschaften	525 896 478	547 092 272	566 993 330
Total	3 921 896 596	4 129 440 702	4 214 955 963

Nachstehende Aufstellung der Betriebseinnahmen erhellt die Bedeutung der einzelnen Verkehrsarten.

	1933/34	1934/35	1935/36
	£	£	£
Bahnen (Untergrund- und Vorortlinien)	16 980 180	17 847 495	18 499 092
Autobusse	14 634 592	15 774 053	15 959 445
Tram	5 895 920	5 932 838	5 719 103
Trolleybusse	157 873	163 801	428 699
Total	37 668 565	39 718 187	40 606 339
Durchschnittliche Einnahme pro Fahrt	2,305 d	2,308 d	2,312 d

Aus der nachfolgenden Zusammenstellung der Betriebseinnahmen und -ausgaben für die Rechnungsjahre 1933/34, 1934/35 und 1935/36 geht die gute finanzielle Lage des Londoner Personenverkehrsamtes hervor.

Betriebseinnahmen und -ausgaben

	1933/34	1934/35	1935/36
Betriebseinnahmen	£	£	£
Einnahmen aus dem Personenverkehr lt. Pool	27 151 277	28 823 262	29 532 879
Güterverkehr	149 989	140 634	140 500
Verschiedenes	78 085	52 189	51 344
Total der Einnahmen	27 379 351	29 016 085	29 724 723

Betriebsausgaben			
Betriebskosten für:			
Eisenbahnen	3 066 212	3 210 734	3 308 021
Omnibusse	11 684 393	12 283 490	12 910 822
Tram	4 593 894	4 638 248	4 615 582
Trolleybusse	113 159	126 633	298 650
Allgemeine Kosten	2 126 086	2 256 784	2 382 746
Einlage in den Erneuerungsfonds	2 020 500	2 526 000	2 300 000
Betriebskosten	23 604 244	25 041 889	25 815 821

Die eigentlichen Betriebsunkosten beliefen sich im Jahre 1935/36 auf £ 23 515 821. Davon entfallen 68% auf Saläre und Löhne.

Nettoeinnahmen	3 775 107	3 974 196	3 908 902
Einnahmen aus Mietzinsen, Zinsen, Reklame	1 520 408	1 500 014	1 563 214
Verschiene Kosten	338 824	347 939	298 077
Reingewinn	4 956 691	5 126 271 [13])	5 174 039

Dieser Reingewinn ermöglichte eine Verzinsung des festverzinslichen „Aktien"-Kapitals und eine Ausschüttung einer Dividende von 3½% nach dem ersten Rechnungsjahr auf die „C"-Verkehrsaktien und einer Dividende von je 4% in den darauffolgenden Rechnungsperioden.

Das Kapital betrug in den Jahren 1933—36:

London Transport-Stock	£ 111 535 454	£ 111 535 454	£ 111 933 867

Das „Aktien"-Kapital von £ 111 933 867 verteilt sich auf die verschiedenen Aktienkategorien wie folgt:

London Transport „A" Stock 4½%	(1985/2053)	23 843 249 £
London Transport „A" Stock 5%	(1985/2023)	16 263 950 £
London Transport „TFA" Stock 4½%	(1942/1972)	12 583 000 £
London Transport „L.A." Stock 4½%	(1975/2023)	9 835 036 £
London Transport „B" Stock 5%	(1965/2023)	23 709 830 £
London Transport „C" Stock	(1956 u. ff.)	25 698 802 £
Total		111 933 867 £

Die Anlagewerte des Londoner Personenverkehrsamtes waren am Ende des Geschäftsjahres 1935/36 die folgenden:

[13]) Zum Reingewinn von 1936 ist noch eine Zinsreserve für „C"-Verkehrsaktien im Betrage von £ 28 632 dazuzuzählen. Der Reingewinn beträgt demnach £ 5 202 671.

Untergrundbahnen	74 255 309 £
Omnibusse	9 955 443 £
Tram	9 509 989 £
Trolleybusse	1 357 379 £
Kraftwerke, Land, Gebäude-Beteiligungen	14 051 937 £
Ideeller Übernahmewert	8 315 461 £
Außer Betrieb gesetzte Anlagen	643 197 £
Total	118 088 715 £

Die BILANZ auf 30. Juni 1936 zeigt folgendes Bild:

Aktiven	£	Passiven	£
Anlagen (einschließlich ideeller Übernahmewert)	118 088 715	Aktienkapital	111 933 867
Diskont auf „Aktien"	87 869	Verpflichtungen an Gemeindebehörden	330 805
Materialvorräte	1 118 376	Darlehen	1 795 857
Debitoren	7 591 533	Kreditoren	6 294 305
		Reserven	6 525 941
		Tilgungsfonds	5 718
	126 886 493		126 886 493

Einige Angaben über den Personalbestand, die Länge der befahrenen Linien, die Wagenmeilen und die Verkehrsfahrzeuge mögen die Größe des Londoner Personenverkehrsamtes verdeutlichen:

Personalbestand am 30. Juni 1936

Eisenbahnen (Untergrund- und Vorortbahnen betrieben durch L.P.T.B.)	14 403
Stadtomnibusse	36 740
Überlandomnibusse	5 650
Tram und Trolleybusse	19 848
Nicht bestimmten Betriebszweigen zugeteilt	2 325
Total	78 966

Länge der befahrenen Linien

	1933/34	1934/35	1935/36
		Meilen	
Untergrundbahnen			
Eigentum	174	174	174
Insgesamt von Zügen des Londoner Personenverkehrsamtes befahren	227	227	220
Omnibusse und Überlandomnibusse	2 296	2 448	2 463
Tramlinien	327	324	284
Trolleybusse	18	18	61

Wagenmeilen			
Untergrundbahnen	151 662 845	154 875 785	161 146 517
Omnibusse	258 199 086	274 639 723	279 701 877
Tram	102 042 550	101 576 367	98 959 215
Trolleybusse	2 650 788	2 743 858	6 884 333
Total	514 555 269	533 835 733	546 691 942
Verkehrsfahrzeuge			
Untergrundbahnen	3 156	3 167	3 148
Omnibusse	5 976	5 975	6 298
Tramwagen	2 560	2 473	2 323
Trolleybusse	61	63	300

Das Londoner Verkehrsamt hat sich seit seinem Bestehen in erfreulicher Weise entwickelt. Dies geht eindeutig aus den Jahresabschlüssen der ersten drei Geschäftsjahre hervor. Der Ausbau des Londoner Personenverkehrsamtes schreitet fort. So hat das Parlament am 31. Juli 1936 dem Amt die Ermächtigung erteilt, das Verkehrsnetz auszudehnen und weitere Verbesserungen (Neubau von Stationen, Verbesserungen der Stromerzeugung, Bau von Garagen, Erneuerung des Wagenparks) vorzunehmen. Zunächst sollen das Untergrundbahnnetz um 12 Meilen ausgedehnt und 148 Meilen Tramlinien durch Trolleybusse ersetzt werden. Nebenbei sei erwähnt, daß im Zusammenhang damit, die Eisenbahn-Gesellschaften, insbesondere die London and North Eastern Railway die Elektrifizierung von 44 Meilen Vorortlinien planen. Die Kosten aller dieser Arbeiten beziffern sich auf 40 Millionen Pfund.

Vor allem scheint mir wichtig und für die Wirtschaft Englands von großer Bedeutung zu sein, daß gerade mit der Schaffung des Londoner Personenverkehrsamtes ein großer Einbruch in die kapitalistische Marktwirtschaft erfolgt ist, und sich dadurch im Lande des Individualismus der gemeinwirtschaftliche Sektor der Wirtschaft an einem wichtigen Punkt, im Verkehrswesen, vergrößert hat.

Die Gewerkschaften, die zwar von diesem „halb-öffentlichen" Unternehmen, wie sie das Londoner Personenverkehrsamt bezeichnen, nicht ganz befriedigt sind, geben mehr und mehr zu, daß eine öffentliche Führung der Wirtschaft doch nur auf der Grundlage des öffentlichen Körperschaftsunternehmens erfolgen könne. In Kreisen der Eisenbahner-Gewerkschaften glaubt man auf dem Wege eines „National Transport Board" zu einer nationalen Regelung des Verkehrswesens zu kommen.

3. Kapitel

Die private Unternehmung unter gesetzlicher Kontrolle

§ 1. DIE EISENBAHN-GESELLSCHAFTEN

Geschichtliches

Die Kontrolle des Staates über die Eisenbahnen während des Krieges hat hier, trotz allen Ablehnungen einer Verstaatlichung, eine Grundlage für Eingriffe des Staates geschaffen. Das nach Kriegsende vom nationalen Eisenbahnerverband der Regierung präsentierte Programm beschränkte sich auf die Forderung: „Den Gewerkevereinen ist ein örtliches und nationales Mitbestimmungsrecht bei der Leitung der Eisenbahnen einzuräumen“ [1]). Nach Beilegung des Eisenbahnerstreikes vom September 1919, der durchaus den Charakter eines Lohnkampfes trug, fanden Verhandlungen zwischen der Regierung und dem Eisenbahnerverband über die künftige Organisation der Eisenbahnen statt, in denen von dem Gewerkeverein, unter Ablehnung jeder Art bürokratischen Betriebes, eine aus Eisenbahnangestellten und Mitgliedern des Unterhauses zu gleichen Teilen zusammengesetzte Verwaltung, auf Grund staatlichen Eigentums, vorgeschlagen wurde. Die Eisenbahner erreichten damals nur die Aufnahme von drei Gewerkschaftsvertretern in den Betriebsausschuß der Eisenbahnen (zwei vom Nationalen Eisenbahnerverband und einen vom Verband der Lokomotivführer und Heizer).

Während des Wahlkampfes im November/Dezember 1918 wurde von Vertretern der Regierung erklärt, daß diese die Übernahme der Eisenbahnen durch den Staat beabsichtige. Diese Erklärung schien damals auch auf Seiten der hinter der Koalitionsregierung stehenden Unternehmerkreise und bei den Eisenbahngesellschaften selbst zum mindesten keinen offenen Widerspruch zu finden. Einer der Gründe hierfür war, daß die Eisenbahnen, deren Aktien, die zu den sichersten Anlagepapieren gezählt hatten, finanziell schwer gefährdet erschienen. Dies war die Folge der wachsenden Betriebs- und

[1]) Archiv für Eisenbahnwesen, 1919. S. 462.

Materialausgaben, die durch die von den Eisenbahnern erzwungene Beibehaltung der Kriegslöhne und die Einführung des Achtstundentages im Herbst 1919 noch wesentlich erhöht wurden.

Die Reineinnahmen hatten während des Krieges eher eine Erhöhung erfahren. Sie betrugen:

1913	£ 44 000 000	1917	£ 54 600 000
1915	£ 45 000 000	1918	£ 44 000 000.
1916	£ 49 000 000		

Die Gesamtausgaben zeigten folgende Entwicklung:

1913	£ 75 000 000	1917	£ 113 500 000
1915	£ 85 000 000	1918	£ 137 000 000.
1916	£ 95 700 000		

Eine der ersten Kriegsmaßnahmen der englischen Regierung auf wirtschaftlichem Gebiet war die Übernahme der Kontrolle über die bisher ausschließlich von privaten Gesellschaften betriebenen Eisenbahnen. Das Eingreifen erfolgte unter dem strategischen Gesichtspunkte, daß der Staat im Kriegsfalle uneingeschränkt über die Verkehrsadern des Landes verfügen müsse und fand seine gesetzliche Grundlage in dem „Regulation of the Forces Act" von 1871.

Die Leitung des gesamten Eisenbahnsystems ging auf einen Eisenbahnbetriebsausschuß über, in dem die Betriebsleiter der wichtigsten Eisenbahngesellschaften, unter dem formellen Vorsitz des Präsidenten des Handelsamtes, vereinigt waren. Ein vom Eisenbahnerverband gestelltes Begehren um Vertretung im Betriebsausschuß wurde von der Regierung zurückgewiesen. Die tatsächliche Leitung des Bahnwesens verblieb somit den bisherigen leitenden Persönlichkeiten der Gesellschaften. Ebenso blieben die Eigentumsverhältnisse der einzelnen Gesellschaften unberührt. Eine grundsätzliche Änderung trat jedoch hinsichtlich der finanziellen Verantwortung ein. Diese ging auf den Staat über, der den Eisenbahngesellschaften die Nettoeinnahmen von 1913, eines außerordentlich günstigen Betriebsjahres, mit einem geringen prozentualen Abzug für einen etwa festzustellenden Rückgang in der ersten Hälfte von 1914, garantierte. Außerdem verpflichtete sich der Staat zur Entschädigung aller Unkosten, die den Eisenbahngesellschaften aus der Benutzung ihrer Anlagen für militärische Zwecke — durch übermäßige Abnutzung, durch das Unterbleiben notwendiger Erneuerungen, durch Anschaffungen zu den gestiegenen Kriegspreisen — erwuchsen. Der Staat erhielt für diese Verpflichtung das Recht freier Benutzung der Eisenbahnen für alle Arten von Transporten.

Der Staat hatte gehofft, damit ein gutes Geschäft zu machen, was sich aber als trügerisch erwies. Im Colwyn Report 1921 wurde festgestellt, daß die vom Staate während des Krieges mit den Eisen-

bahngesellschaften abgeschlossenen Verträge äußerst unbestimmt abgefaßt gewesen seien und später auf das Drängen der Eisenbahn-Gesellschaften hin, zwar eine sehr genaue Auslegung in Bezug auf die Rechte, die den Gesellschaften gegenüber dem Staate zustanden, erhalten haben, daß aber eine entsprechende Festlegung der Rechte des Staates unterblieben sei. Der Staat konnte angesichts der Kriegsnotwendigkeit und des Kriegsbedarfes sein fiskalisches Interesse nicht voranstellen. Der Eisenbahnbetriebsausschuß hat deshalb sehr stark seine Interessen wahrgenommen. Da die staatliche Kontrolle für zwei Jahre nach Beendigung des Krieges vorgesehen war, fallen unter die Entschädigungspflicht des Staates auch die Jahre nach Einstellung der militärischen Kriegshandlungen, in denen die Gesellschaften durch einen allgemeinen Eisenbahnerstreik, durch die Bergarbeiterstreiks vom Herbst 1920 und vom Frühjahr 1921, sowie durch die im Winter 1920/21 eingetretene wirtschaftliche Depression erhebliche Rückschläge in den Einnahmen erlitten haben, die ohne die Verpflichtung des Staates zu einer Kürzung der Dividende hätte führen müssen [2]).

Da der Staat während der genannten Periode auch für den Unterhalt und für außerordentliche Aufwendungen aufzukommen hatte, bezahlte er eine Entschädigung von 60 Millionen Pfund, wovon allerdings 9 Millionen wiederum an den Staat als Einkommensteuer zurückflossen.

Trotz des geringen Anreizes zu sparsamer Betriebsführung, den die Kriegsorganisation den einzelnen Gesellschaften bot, hat die einheitliche Unterstellung sämtlicher Bahnsysteme unter eine Zentralbehörde, in organisatorischer Beziehung zweifellos eine weitgehende Rationalisierung des englischen Eisenbahnwesens in seiner Gesamtheit bewirkt. Durch Ausschaltung des bis dahin bestehenden unwirtschaftlichen Wettbewerbes zahlreicher Systeme, wurde es möglich Linien, die weder durch wirtschaftliche noch durch militärische Erfordernisse begründet waren, stillzulegen. Durch Benützung der Waggons auch auf andern Linien als auf denjenigen der Eigentümergesellschaften, konnte der vorhandene Frachtraum besser ausgenützt und dadurch der Gütertransport wesentlich beschleunigt und verbilligt werden. Namentlich wurden im Transport von Kohle große Ersparnisse dadurch erzielt, daß den einzelnen

[2]) 1919 stiegen die Gesamtausgaben auf 171 000 000 £ und die Reineinnahmen gingen auf 8 600 000 £ zurück. Die Personalausgaben waren während des Krieges von 47 Millionen £ im Jahre 1913 auf 129 Millionen £ im Jahre 1920 gestiegen. Auch die Materialkosten einschließlich der Ausgaben für Kohle stiegen von 25 Millionen £ im Jahre 1913 auf 52 Millionen £ im Jahre 1919. Während des Krieges und kurz nach dem Kriege war das finanzielle Gleichgewicht der Eisenbahnen durch die staatlichen Zuschüsse gewährleistet.

Bergwerken möglichst nahe gelegene Versorgungsgebiete zugeteilt und die kürzesten Eisenbahnverbindungen für die Beförderung der Kohle angewiesen wurden [3]).

Die Vereinheitlichung und Rationalisierung des Eisenbahnbetriebes unter der Kriegskontrolle verstärkte die Tendenz zum Zusammenschluß, zur Eingehung von Interessengemeinschaften und Betriebsvereinbarungen sowie zur völligen Verschmelzung verschiedener Gesellschaften, die bereits in dem Jahrzehnt vor dem Kriege großen Umfang angenommen hatte. Je mehr sie fortschritt, um so näher rückte die Gefahr eines mächtigen privaten Eisenbahnmonopols. Deshalb suchte man irgendwelchen Weg, um die staatliche Kontrolle fortbestehen lassen zu können. Die Regierung ernannte im August 1918 eine Kommission zur Prüfung dieser Frage. Der Bericht der Kommission stellte die folgenden Postulate auf:

Den Verkehrsanstalten des Landes, insbesondere den Eisenbahnen kann nicht mehr gestattet werden, in ihre Vorkriegsorganisationsform zurückzukehren.

Die zeitweise Regelung der Kontrolle der Eisenbahnen während des Krieges stellt keine befriedigende Lösung für die Zukunft dar.

Die Vereinheitlichung des Eisenbahnsystems ist wünschbar, gleichgültig darum, ob nun das Eigentum in öffentliche oder private Hände geraten werde.

Die Kommission zählte folgende Möglichkeiten auf, um den ganzen Problemkreis zu lösen, ohne sich allerdings für irgendwelche Lösung zu entscheiden.

Die Vereinheitlichung kann durch „Nationalisierung" der Eisenbahnen erfolgen.

a) Errichtung einer Verwaltungsunternehmung für die Eisenbahnen.
b) Gründung eines Körperschaftsunternehmens.
c) Verpachtung der Eisenbahnen an eine oder mehrere Gesellschaften.

Die staatliche Kontrolle und Gewinngarantie blieb durch Parlamentsbeschluß bis zum August 1921 bestehen. In diesem Zusammenhange war schon die Errichtung eines Verkehrsministeriums im August 1919 von Bedeutung.

Der gesamte Verkehr (Eisenbahnen, Kleinbahnen, Straßenbahnen, Kanäle, Binnenwasserstraßen, Brücken, Fähren, Häfen, Docks und Piers) wurden diesem Ministerium unterstellt. Folgende Bestimmungen sind bedeutsam. Der Minister erhält die Befugnis, unter gewissen Bedingungen, andere, als die bisher schon kontrollierten Unternehmungen der genannten Art, in staatlichen Betrieb zu nehmen, sowie selbst neue Unternehmungen zu errichten, letztere allerdings erst zwei Jahre nach Erlaß des Gesetzes. Der Minister

[3]) Howard L. Gray, War Time Control of Industry, The Experience of England. New York, 1919, S. 12.

kann von den ihm unterstellten Unternehmungen Berichte und Jahresrechnungen verlangen. Außerdem kann er selbst Untersuchungen zur Klarstellung von Problemen veranlassen.

Die Regierung schlug dann im Juni 1920 in einem Memorandum eine Neugestaltung des Eisenbahnwesens vor. Aus ihm ging hervor, daß die Regierung nicht mehr an eine Übernahme der Eisenbahnen in staatlichen Besitz dachte. Man wollte das Privatsystem auf Grundlage der, während des Krieges erzielten Vereinheitlichung aufrecht erhalten und an der Verwaltung, Arbeitnehmer und Verbraucher in beschränktem Umfange beteiligen. Sämtliche Eisenbahngesellschaften sollten zu diesem Zwecke in eine Anzahl regionale Systeme zusammengefaßt werden. Für England waren fünf bis sechs, für Schottland e i n derartiges System vorgesehen. Die Übertragung einzelner Linien von einer Gesellschaft auf die andere sollte erzwungen werden.

Jedes System sollte einem Verwaltungsamt unterstellt werden, das nicht nur aus den Direktoren der Eisenbahngesellschaft bestehen sollte, sondern auch die Arbeiter sollten eine Stimme in der Verwaltung haben. Allerdings war die Mehrheit der Sitze den Aktionären vorbehalten. Eine finanzielle Garantie der Regierung für die Gesellschaften war nicht vorgesehen. Ferner war geplant, daß die Personen- und Gütertarife beweglich gestaltet werden sollten, um dadurch den Gesellschaften genügende Einnahmen zu sichern. Die Gewinnausschüttung sollte begrenzt werden und ein etwaiger Überschuß der Regierung zur Entwicklung des Eisenbahnnetzes zufließen. Für die Regelung von Lohnfragen wurde ein besonderes System vorgeschlagen, und zwar ein zentrales Lohnamt, das aus einer gleichen Anzahl von Betriebsleitern und Arbeitervertretern hätte bestehen sollen. Als Berufungsinstanz hätte ein nationales Lohnamt geschaffen werden sollen, dem neben je vier Betriebsleitern und Arbeitern, vier Vertreter des Publikums unter einem Vorsitzenden angehört hätten.

Aus diesem Memorandum ist zu ersehen, daß damals die Regierung bezw. ihre Verstaatlichungspolitik keine genügende Stütze in der öffentlichen Meinung gefunden hat. Von Seiten der Eisenbahner wurde sie natürlich sehr stark angegriffen. Insbesondere bildete Gegenstand der Kritik die ungenügende Vertretung in der Leitung und die Aufrechterhaltung des Privateigentums. Aber es schien, als ob man mit dem Gebotenen vorlieb nehmen wollte, da man offenbar einen Staatsbetrieb, infolge der durch den Krieg verstärkten Abneigung, nicht wollte.

Die Eisenbahngesellschaften wiesen in einem gemeinsamen Bericht vom Dezember 1921 alle auf Zwang gegründeten Maßnahmen zu einer Umgruppierung der Eisenbahnlinien zurück. Sie wollten zwar schon eine Reorganisation, aber sie sollte ihrem freien Ermessen anheimgestellt sein. Von einer Vertretung der Arbeiter

wollten sie nichts wissen, sie hatten sich überhaupt geweigert, die Gewerkschaften offiziell anzuerkennen. Die Gesellschaften erklärten sogar, nach Aufhebung der Kontrolle, nicht an die, von der Regierung mit den Eisenbahnern abgeschlossenen Abkommen über Lohn- und Arbeitsbedingungen gebunden zu sein.

Die gemeinsame Leitung der Eisenbahnen während der Zeit von 1914 bis 1921 hatte jedoch gezeigt, daß eine gemeinsame Kontrolle möglich war. So wurde während des Krieges auch eine gewisse Reorganisation möglich, wie z. B. der gemeinsame Gebrauch des Rollmaterials und die Ausdehnung der Gültigkeit der Fahrkarten auf Linien verschiedener Gesellschaften. Die Regierung blieb bei der Ansicht, daß die Eisenbahnen nicht wieder in privaten Betrieb übergehen sollten, ohne daß die Vorzüge der Zusammenarbeit, Standardisierung und die Verbesserung der Arbeitsbedingungen gewährleistet würden.

Als Grundlage bei der Ausarbeitung des Eisenbahngesetzes in England wurde das im Jahre 1920 vom Kongreß in den Vereinigten Staaten angenommene Gesetz für die Regelung des Eisenbahnverkehrs in den Vereinigten Staaten herangezogen.

Das Eisenbahngesetz von 1921 diente drei Zielen: Erstens, die Entschädigung, welche die Regierung an die Eisenbahnen leisten mußte, zu regeln. Zweitens, wichtige Änderungen betr. der Verantwortlichkeit und der Verwaltung der Gesellschaften vorzunehmen. Endlich Regelungen über Tarife und Arbeitsbedingungen zu treffen.

Das Gesetz

Der erste Teil des Gesetzes beschäftigt sich mit der Reorganisation des Eisenbahnsystems. Auf Grund dieses ersten Teiles des Gesetzes wurden mehr als 120 einzelne Unternehmen in vier große Eisenbahngesellschaften vereinigt: die London Midland and Scottish Railway, die Great Western Railway, die London and North Eastern Railway und die Southern Railway.

Die wichtigsten und größten Gesellschaften bildeten den Kern der neuen Unternehmen. Die Aktien und Obligationen der alten Unternehmen wurden gegen neue der neuen Gesellschaft ausgetauscht. Kleinere Gesellschaften wurden durch Aktienerwerb übernommen. Das Gesetz sah vor, daß jede Gruppe den Zusammenlegungsplan am oder vor dem 1. Januar 1923 dem Verkehrsminister unterbreiten mußte. Die Pläne wurden dann durch ein Schiedsgericht: dem „Railway Amalgamation Tribunal", welches aus drei Kommissären bestand, geprüft. Wurde dem Schiedsgericht innerhalb der vorgeschriebenen Frist von Gesellschaften kein Plan unterbreitet, so konnte das Schiedsgericht die zwangsweise Auflösung und Verschmelzung verfügen. Allerdings mußte das Schiedsgericht nur bei zwei Gesellschaften von diesem Recht Gebrauch machen. Nach Erfüllung der Aufgabe wurde der Schiedsgerichtshof aufgelöst.

Ein Eisenbahnmonopol ist nicht geschaffen worden. Jedoch wurde die Konkurrenz sehr eingeschränkt. Das Gesetz enthält Vorschriften, welche eine weitere Verminderung der Konkurrenz vorsehen. Die parlamentarische Haltung ist bemerkenswert, besonders wenn man bedenkt, daß während Jahrzehnten, das Parlament von einem Zusammenschluß der Bahnen und einer Ausschaltung der Konkurrenz nichts wissen wollte. Allerdings vermied dieses Gesetz absichtlich für die vier neuen Gesellschaften eine scharfe territoriale Trennung vorzunehmen. Eine Konkurrenz war nun nicht mehr durch Preisunterbietungen möglich, da die Tarife für alle Bahnen einheitlich geregelt wurden, sondern nur noch durch bessere Dienstleistungen. Das galt insbesondere für die beiden Gesellschaften, die die Industriezentren in Mittelengland bedienen. Erst im Juli 1932 wurde auch hier die Konkurrenz ausgeschaltet, indem zwischen der London Midland and Scottish Railway und London and North Eastern Railway ein Übereinkommen getroffen wurde, wodurch ungefähr 50% ihrer Verkehrseinnahmen für eine Periode von 50 Jahren zusammengelegt und dann verteilt werden (Pooling-System). Durch diesen „Pool" konnten 100 000 £ Betriebskosten gespart werden. Heute bestehen Bestrebungen, welche diese beiden Gesellschaften zu vereinigen wünschen. Es wird behauptet, daß dadurch große Ersparnisse erzielt werden könnten. Diese werden auf 20 000 000 Pfund Sterling geschätzt.

Die Eisenbahnen werden vom Verkehrsminister überwacht. Vor allem hat er die Aufgabe für die Regelung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr zu sorgen.

Ein beträchtlicher Grad von Rationalisierung [4]) und Zusammenarbeit ist durch die Schaffung des „Railway Clearing House" erreicht worden. Dies ist eine zentrale Organisation, welche durch einen Ausschuß geleitet wird, in welchem die Eisenbahngesellschaften vertreten sind. Das „Clearing House" war für die eigentliche Zusammenarbeit für den britischen Eisenbahnverkehr und in Befürwortung der Rationalisierung der Eisenbahnindustrie von großer Bedeutung. Seine Gründung reicht noch vor das Jahr 1850 zurück. 1850 wurde das Clearing House auf gesetzliche Grundlage gestellt. Nachdem es 1897 nochmals reorganisiert worden war, wurde es durch das Eisenbahngesetz von 1921 ebenfalls anerkannt und wurden seine Kompetenzen erweitert. Diese Organisation beschäftigt 2000 Personen und umfaßt eine Sekretariatsabteilung, ein Güterverkehrs- und ein Rollmaterialdepartement. Das erste Ziel dieser Organisation

[4]) Man bedenke, daß der Betrieb der englischen Bahnen dadurch sehr behindert wird, da ein großer Teil der Güterwagen, man zählt ungefähr 700 000 Wagen, privaten Gesellschaften, meistens Bergwerken gehören, und sich ungefähr auf 5 000 Firmen verteilen. Zwei Drittel allen Kohlentransportes geschieht durch Privat-Eisenbahnwagen.

besteht darin, den Austausch und den durchgehenden Verkehr von Personen- und Güterwagen zu ermöglichen, ferner auch Tarife für ganz England zu schaffen. Das „Railway Clearing House" dient auch als Verrechnungsstelle.

Ein Wort noch zu der Frage: Weshalb wurden vier Gesellschaften gegründet? Einzig deshalb, weil die Urheber des Gesetzes glaubten, daß Konkurrenz zwischen den Gesellschaften, innerhalb bestimmten Grenzen nötig sei und weiter bestehen müsse.

Weiter ist zu bemerken, daß diese vier Gesellschaften überorganisiert sind. Ungefähr 60% der englischen Eisenbahnkosten sind feste Kosten, die auch bei sinkenden Einnahmen nicht geändert werden können. Mit der Entwicklung der Autokonkurrenz hat sich die Lage der englischen Bahnen noch verschlechtert [5]).

Die Tarife wurden so festgesetzt, um damit eine Reineinnahme wie 1913 zu erzielen. Obwohl die Tarife 60% höher als 1913 festgesetzt wurden, ist die „Standardeinnahme" [6]) nie erzielt worden. Die Standardeinnahme, wie sie durch den „Railway-Rates Tribunal" festgesetzt wurde, sollte ungefähr 50 000 000 Pfund per Jahr betragen. Aber die Nettoeinnahmen sind weit hinter dieser Ziffer zurückgeblieben, wie dies nachstehende Tabelle zeigt:

Jahr	Livre Sterling in Millionen	Jahr	Livre Sterling in Millionen
1922	47	1928	41
1923	43	1929	45
1924	39	1930	38
1925	37	1931	33
1926	19	1932	26
1927	42		

Der Ertrag des gewöhnlichen Kapitals betrug 1923 5,55%, 1929 3,97%, 1930 2,23% und 1931 0,95%. 1932 konnte auf ein Aktienkapital von 260 000 000 Pfund keine Dividende ausgeschüttet werden. Die Ausgaben sind in viel stärkerem Maße gestiegen als die Einnahmen. Das investierte Kapital beträgt £ 1 085 000 000. Das in-

[5]) Die Vorkriegsprosperität der englischen Eisenbahnen war hauptsächlich dem Kohlenbergbau zuzuschreiben gewesen, der aber in den Nachkriegsjahren schwer unter der Krise zu leiden hatte. Die Total-Tonnage im Güterverkehr war z. B. 1930 17,8% kleiner als 1913. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind ungefähr im gleichen Ausmaß gesunken, während zur gleichen Zeit die Ausgaben im Jahre 1932 für Löhne im Durchschnitt um 117% höher waren, als vor dem Kriege. Die Autokonkurrenz hat sich seit 1926 sehr stark entwickelt. Die Tarife sind heute noch verhältnismäßig hoch. Marshall E. Dimock, a. a. O. S. 68.

[6]) Die Festsetzung der „Standard-Einnahme" wie auch der Ausgaben entspricht einer Vorschrift des Gesetzes. Dadurch sollte eine angemessene (5%) Verzinsung des investierten Kapitals ermöglicht werden. Da aber als Grundlage der Rechnung das Jahr 1913 angenommen wurde, erwies sich bald die ganze Rechnung als Fehlrechnung.

vestierte Kapital per englische Meile beläuft sich demnach auf £ 54 152, in England und Wales sogar auf £ 64 453. Als Vergleich seien die preußischen Bahnen herangezogen, wo 21 000 Pfund per Meile investiert sind [7]).

Das bereits oben erwähnte Schiedsgericht für Tariffragen (Railway Rates Tribunal) wurde durch das Gesetz von 1921 geschaffen und stellt einen wesentlichen Eingriff der Gemeinwirtschaft in die Privatwirtschaft dar. Der „Railway Rates Tribunal" prüft periodisch die Einnahmen und Tarife der Gesellschaften. Ferner ist ihm die Vereinheitlichung der Tarife übertragen worden. Gesuche um Reduktion der Fahrpreise und Gütertarife müssen bei diesem Schiedsgericht eingereicht werden. Das Schiedsgericht setzt im gegebenen Falle den neuen Fahrpreis oder Tarif fest.

Der „Railway Rates Tribunal" besteht aus drei ständigen Mitgliedern, einem Vertreter von Handel und Industrie, einem Eisenbahnfachmann und einem Advokaten, der als Vorsitzender amtet. Sie werden gemeinsam vom Lordkanzler, dem Präsidenten des „Board of Trade" und dem Verkehrsminister ernannt.

Die meisten Gesuche werden von den Eisenbahnen für die Bewilligung von Ausnahmetarifen eingereicht. Dies ist eine Folge der Autokonkurrenz. 80% aller Einnahmen der Eisenbahnen stammen heute aus Ausnahmetarifen.

Das Gesetz von 1921 gab der Kommission das Recht, sich seine eigenen Satzungen zu geben. Dadurch wurde ein bürokratischer Apparat vermieden. Beschlüsse können rechtsgültig nur durch Einstimmigkeit erreicht werden. Es besteht ein Rekursrecht an einen „Superior Court of Appeal". Sein Entscheid ist endgültig und nur in besonderen Fällen kann an die höchste gerichtliche Instanz an das „House of Lords" gelangt werden.

Die Eisenbahner-Gewerkschaften

Bis Ende des 19. Jahrhunderts spielten die Eisenbahner-Gewerkschaften nur eine kleine Rolle in der Gewerkschaftsbewegung. Heute ist der Eisenbahnerverband ein wichtiger Teil der englischen Gewerkschaftsbewegung. Die Eisenbahngesellschaften beschäftigen ungefähr 575 000 Personen, deren Löhne und Saläre einen Betrag von 100 Millionen Pfund im Jahr erreichen. Obwohl die Eisenbahngesellschaften sehr starke Anstrengungen gemacht haben, die Löhne stark zu kürzen, so ist die Lohnsumme nur um 4 430 000 Pfund gekürzt worden. Ein Angriff der Gesellschaften im Jahre 1932 einen zehnprozentigen Lohnabbau durchzuführen, ist gescheitert. Nach

[7]) L. C. A. Knowles, The Industrial and Commercial Revolutions in Great Britain during the Nineteenth Century, London 1926, S. 257.

einem Beschluß des National Wages Board [8]) vom Januar 1933 ist eine Rückkehr zum Lohnstandard von 1913 verunmöglicht worden. Der unabhängige Vorsitzende des „National Wages Board" hat dazu ausgeführt: „Die Löhne der Eisenbahnangestellten zu Beginn des Krieges waren unverhältnismäßig niedrig. Nach dem Kriege wurden die Löhne zu der geleisteten Arbeit und den gestiegenen Lebenskosten in ein richtiges Verhältnis gesetzt. Dieser neue Stand der Löhne muß beibehalten werden."

Die drei Gewerkschaften: „The National Union of Railwaymen", „the Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen" und die „Railway Clerks' Association" mit einer Mitgliederzahl von 450 000, bezw. 11 000 und bezw. 85 000 sind sehr stark. Die Bedeutung dieser Verbände, die heute noch eine starke Stellung einnehmen, ist auf die, während des Krieges abgeschlossenen Abkommen mit den Gesellschaften zurückzuführen.

Nach dem Kriege wurde der Achtstundentag eingeführt und die Normalisierung der Arbeitsbedingungen (Überzeitbedingungen für Nacht- und Sonntagsdienst, Ferien und Ruhetage) erzwungen. 1919 konnte ein vollständiges Schiedsgerichtssystem gegründet werden.

Das schiedsgerichtliche Verfahren wurde durch das Eisenbahngesetz von 1921 verbessert und erweitert. Die Hierarchie des Eisenbahnschlichtungswesens bestand aus lokalen Departementskomitees, „Sectional Councils", „Railway Councils", dem „Central Wages Board" und dem „National Wages Board". Beschlüsse waren nur dann wirksam, wenn sie von beiden Parteien angenommen wurden. Die Vertreterzahl, die von beiden Parteien jeweilen in gleicher Anzahl gestellt wurden, war für die verschiedenen Instanzen verschieden.

Die ersten drei Instanzen hatte keine große Bedeutung. Das „Central Wages Board" mußte hingegen Fragen der Lohnzahlung, der Arbeitszeit und der Anstellungsbedingungen entscheiden. Konnte eine Einigung nicht erzielt werden, so konnte die Streitsache vor die höchste Instanz, dem „National Wages Board" [9]) gebracht werden. Diese Behörde konnte ihre Beschlüsse allerdings nicht verbindlich erklären. Sie setzte sich aus sechs Gewerkschaftsvertretern, sechs Vertretern der Eisenbahngesellschaften und je einem Vertreter des Gewerkschaftsbundes, des Verbandes der Genossenschaften, des Verbandes britischer Handelskammern und des britischen In-

---

[8]) Das National Wages Board ist durch das Gesetz von 1921 geschaffen worden, ist jedoch heute durch ein neues schiedsgerichtliches Verfahren ersetzt worden, siehe Seite 88 ff.

[9]) Der Vorsitzende des nationalen Lohnamtes wird vom Verkehrsminister ernannt.

dustrievereins zusammen. Die Beschlüsse, die zustande kamen, waren in der Regel Kompromißbeschlüsse. So widersetzte sich das nationale Lohnamt im Dezember 1932 einer Lohnkürzung von 10%. Man einigte sich dann auf eine solche von 4½% [10]).

Dieser Beschluß des nationalen Lohnamtes hatte zur Folge, daß sich am 3. März 1933 die Eisenbahngesellschaften vom nationalen Lohnamt und vom zentralen Lohnamt zurückzogen. Deshalb wurde es notwendig, gemäß den Vorschriften des Eisenbahngesetzes von 1921, eine Neuregelung zu treffen, die dann im Jahre 1935 zustande kam und im nächsten Abschnitt behandelt werden soll.

Bevor wir hier auf die neue Schiedsgerichtsordnung bei den englischen Eisenbahnen eintreten, müssen noch einige Vorbemerkungen gemacht werden [11]). Wir wissen, daß durch das Eisenbahngesetz von 1921 ein sehr starker privatwirtschaftlicher Zusammenschluß der englischen Eisenbahnsysteme ermöglicht wurde. Dabei dürfen wir nicht vergessen, daß das Einzugsgebiet der vier großen Bahngesellschaften über den Eisenbahnverkehr hinaus geht. Die englischen Hafen-, Docks- und Quaianlagen und der Schiffsverkehr über den Kanal sind in den Händen der vier Bahngesellschaften.

Es ist klar, daß vier Gesellschaften, die dergestalt einen großen Teil der Verkehrswirtschaft beherrschen auch über einen Riesenbestand an Arbeitskräften aller Art verfügen. Wie bereits erwähnt, geht der Arbeiter- und Angestelltenbestand über eine halbe Million hinaus. Für die englische Wirtschaft ist dies ein wesentlicher Faktor. Die Gewerkschaften sind auch dementsprechend mächtig.

Das englische Unternehmertum hat wesentlich früher als das kontinentale erkannt, daß ein Widerstand gegen die gewerkschaftliche Organisation der Arbeiterschaft unzweckmäßig und unklug ist. Es hat sich recht früh darauf eingestellt, sich der Organisationen der Arbeiterschaft zur Vereinbarung von allgemeinen Lohn- und Arbeitsbedingungen zu bedienen und auf diese Weise den Arbeitsfrieden zu sichern.

Abkommen zwischen ihnen und den Gewerkschaften über Arbeitsbedingungen, Löhne und Gehälter der Arbeiter- und Angestelltenschaft gehen jahrzehnteweit zurück und erfassen die weitaus überwiegende Mehrzahl aller Arbeitsverhältnisse bis ins Einzelne. Man ging aber gleich einen Schritt weiter. Man schuf Einrichtungen, welche dazu berufen waren, etwaige Streitigkeiten über die in Kraft befindlichen Abkommen zur Entscheidung zu bringen und außerdem friedlichen Abänderungen der Abkommen die Wege zu weisen. Auf das Jahr 1907, einem Zeitpunkt also, zu dem derartiges

[10]) Dieser Lohnabbau wurde nach Annahme der neuen Schiedsgerichtsordnung im Jahre 1935 wieder aufgehoben.

[11]) Vergleiche „Der Eisenbahner" Nr. 34, 35, 36, 37, 1936.

in manchen Ländern noch unbekannt und unvorstellbar war, geht die Schaffung eines von Bahngesellschaften und Eisenbahnern gemeinschaftlich getragenen Schieds- und Schlichtungssystems im englischen Eisenbahnwesen zurück. Es wurde durch das Eisenbahngesetz weiter ergänzt, nachdem auch während des Krieges Änderungen getroffen worden waren, bis es im Februar 1935 eine, auf die erhöhten Anforderungen der Gegenwart zugeschnittene, wohl einstweilen als endgültig zu betrachtende, neue Form erhielt.

Die „Machinery for Negotiation for Railway Staff" wie das Abkommen der drei Eisenbahnerverbände mit den vier Eisenbahngesellschaften vom 26. Februar 1935 heißt, ist so umfassend und im Aufbau mancher Einzelheiten so neuartig, daß ihre Betrachtung sich lohnt.

Das geschlossene Gebäude der Verhandlungs- und Schlichtungseinrichtung im englischen Eisenbahnwesen, das aus unzähligen Verästelungen an der Basis in vielen Stockwerken bis zur Spitze des Eisenbahntribunals hin sich aufbaut, läßt unschwer zwei grundsätzliche Eigentümlichkeiten erkennen, welche als typischer Ausdruck englischer Mentalität zu werten sind: Zwei psychologische Prinzipien von eminenter politischer Bedeutung ziehen sich durch die Gesamtheit aller Einrichtungen. Das erste Prinzip ist das des Respekts vor der Freiheit des anderen. Dieses Prinzip führt dazu, daß es mit einer einzigen praktisch nicht bedeutsamen Ausnahme in den sämtlichen unteren Verhandlungs- und Schiedsgerichtsinstanzen keinerlei Mehrheitsbeschlüsse gibt, bei der einer siegreichen Mehrheit eine unterlegene Minderheit gegenüberstände, sondern nur einstimmige Beschlüsse. Bei der höchsten Instanz, beim Tribunal und seinen Entscheidungen zeigt sich das Prinzip darin, daß für keine der Parteien, die vom Entscheid des Tribunals betroffen werden, ein Zwang zur Annahme des Entscheides besteht. Von einer rechtlich zwingenden Kraft oder einer „Verbindlichkeitserklärung" eines Schiedsspruches ist keine Rede.

Der zweite damit in Zusammenhang bestehende Leitgedanke der Verhandlungs- und Schiedseinrichtungen im englischen Eisenbahnwesen ist der der „Cooperation". Wieder und immer wieder und in allen Instanzen werden die Parteien, Arbeitgeber und Arbeitnehmer, ohne irgendeinen außenstehenden „neutralen" Vorsitzenden an den Tisch gesetzt und somit entweder dazu verurteilt, nichts fertigzubringen oder aber zusammenzuarbeiten.

Die Schöpfer dieser Einrichtung wußten, als sie diese Bestimmung trafen, daß die leidenschaftslose, zweckbewußte, von Team-Geist (Gruppengeist) durchtränkte Denkweise ihrer Landsleute in der Regel zu einer praktischen Zusammenarbeit führen werde. In der obersten Instanz, beim Tribunal, kann, um der Sicherheit irgendeiner Entscheidung willen, der Gedanke der Cooperation natürlich nicht

alleine angewandt werden. Geschähe das, und ständen sich auch hier etwa nur die Parteien gleich stark gegenüber, so gäbe es eben unter Umständen keine Entscheidung. Um diese Möglichkeit zu vermeiden, ist, wie später noch genauer zu zeigen sein wird, das Tribunal aus drei, keiner der Parteien angehörenden Persönlichkeiten zusammengesetzt. Aber ganz ist der Gedanke der Cooperation auch hier nicht aufgegeben. Jede vor dem Tribunal erscheinende Partei, also jede an einer anhängigen Sache beteiligte Gewerkschaft oder Eisenbahngesellschaft hat das Recht, den drei entscheidenden Persönlichkeiten einen „Assessor" aus den eigenen Reihen beizuordnen, der an den Beratungen der drei Richter — ohne stimmberechtigt zu sein — teilnimmt. Vor allem aber kommt der Gedanke der Cooperation auch in der Tribunalinstanz darin zum Ausdruck, daß beide Seiten, Gewerkschaften und Bahngesellschaften, zusammenwirken müssen, um das Verfahren vor dem Tribunal in Gang zu bringen. Nur ein gemeinschaftlicher Bericht über die bisher gepflogenen, vergeblichen Verhandlungen ist nämlich dazu in der Lage.

Der Aufbau der Verhandlungs- und Schlichtungseinrichtung im englischen Eisenbahnwesen beginnt an der Arbeitsstätte. Bei jeder „Station" oder bei jedem „Depot", wo weniger als 75 Arbeiter und Angestellte einer bestimmten Kategorie ständig beschäftigt sind, haben diese Arbeiter oder Angestellten das Recht, einen oder höchstens zwei Vertreter zu bestimmen. Wo die Zahl der ständig beschäftigten Arbeiter oder Angestellten einer Kategorie 75 übersteigt, wird aus den örtlichen Vertretern der Belegschaft ein „Local Departement Committee", ein örtliches Branchenkomitee gebildet.

Jeder Angestellte oder Arbeiter, der über 20 Jahre alt und seit mindestens einem Jahre im Dienste ist, hat aktives und passives Wahlrecht. Bis zu vier Vertreter der Arbeiter- und Angestelltenschaft gehören zu einem örtlichen Branchenkomitee, das durch eine gleich große Zahl von Vertretern der Bahngesellschaft ergänzt wird und dessen Amtsdauer sich jeweilen auf ein Jahr beläuft. Die Aufgaben der örtlichen Vertreter und der örtlichen Branchenkomitees sind im wesentlichen auf lokale Fragen begrenzt. Fragen der Arbeitseinteilung (Mittagspausen, Urlaube), Fragen der Betriebssicherheit und der ersten Hilfe bei Unglücksfällen, gehören in den Kompetenzkreis dieser örtlichen Komitees. Auch da, wo es sich um größere Betriebsstätte handelt, ist dieser Kreis nicht wesentlich erweitert.

Neben diesem mehr sozialen Teil der Aufgaben der örtlichen Komitees steht ein sehr interessanter betriebstechnischer: Vorkehrungen zur Arbeitsersparnis, Verbesserung der Betriebsmethoden, ja sogar Maßnahmen zur Aufrechterhaltung und Förderung der Verkehrsfrequenz werden ausdrücklich dem Arbeitsgebiet der loka-

len Einrichtungen des Verhandlungs- und Schlichtungswesens zugewiesen, die auf diese Weise, allerdings nur entfernt und äußerlich, an das Betriebsrätesystem in andern Ländern erinnern.

Auch das nächsthöhere Stockwerk des Verhandlungs- und Schlichtungsgebäudes, welches die englischen Eisenbahner gemeinsam mit den Bahngesellschaften aufgebaut haben, steht noch unter örtlichen Prinzipien, wenn auch nicht mehr die einzelne Betriebsstätte, sondern die Zusammenfassung der Betriebsstätten in verschiedenen Teilen des Landes entscheidend ist.

Zum Zwecke der Schaffung von Distriktvertretungen „Sectional Councils" wird das Betriebsnetz jeder der vier Bahngesellschaften in fünf Sektionen eingeteilt. In jeder der fünf Sektionen oder Distrikte wählt die Arbeiter- und Angestelltenschaft einer Bahn bis zu zwölf Vertreter, die gemeinschaftlich mit der gleichen Anzahl von Repräsentanten der Gesellschaft den Sektionsrat für den betreffenden Distrikt und für die betreffende Bahngesellschaft bilden.

Jede der beiden in den Sektionsräten zusammentretenden Parteien verstärkt sich durch einen Sekretär. Die beiden Sekretäre — man beachte die Cooperation — nehmen an allen Verhandlungen teil. Sie haben alle Verhandlungen vorzubereiten.

Auch den Sektionsräten werden betriebspolitische Aufgaben gestellt. Aber daneben stehen natürlich die sozialpolitischen Aufgaben: Alle Betriebsfragen, an denen Belegschaft und Gesellschaft wechselseitig interessiert sind, vor allem aber die Lage der Arbeiter- und Angestelltenschaft, sollen Gegenstand der Verhandlungen der Sektionsräte sein. Als ganz besondere Aufgabe aber wird ihnen die Anpassung der, für das ganze Land abgeschlossenen Lohn- und sonstigen Abkommen an die örtlich verschiedenen Bedürfnisse vorgeschrieben. Gerade mit dieser letzterwähnten Bestimmung gewinnen die Sektionsräte im Rahmen der Verhandlungs- und Schlichtungseinrichtung eine ganz konkrete Bedeutung.

Die dritte Instanz im Verhandlungs- und Schlichtungswesen ist zugleich die erste „nationale", d. h. einheitlich und ohne geographische Rücksichten für das ganze Land wirksam. Die Instanz wird nicht durch Wahlen oder Berufungen gebildet, vielmehr aus bereits bestehenden Einrichtungen, den Gewerkschaften auf der einen und den Direktionen der Eisenbahngesellschaften auf der andern Seite.

„Jede Angelegenheit", so heißt es in dem für die Verhandlungs- und Einigungsverfahren maßgebenden Abkommen vom Februar 1935 [12]: „mit der die Sektionsräte nicht fertig geworden sind, kann der zuständigen Gewerkschaft oder den zuständigen Gewerkschaften vorgelegt und von dieser zum Gegenstand unmittelbarer

[12]) 2nd Report of Special Joint Committee on Machinery of Negotiation for Railway Staff, 1935, S. 20.

Verhandlungen mit der — oder den — Eisenbahngesellschaften gemacht werden."

Eine weitere Bestimmung aber sagt, daß die dritte Instanz des Schiedsgerichtes zugleich als erste Instanz für die Verhandlungen über Änderungen allgemeiner Abkommen, insbesondere also auch der Lohnabkommen, die für das ganze Land gelten, zu dienen hat.

Die uneingeschränkte Verhandlungslegitimation der Gewerkschaften, die mit dieser Bestimmung gewährleistet ist, darf in ihrer Bedeutung nicht unterschätzt werden.

Der Landeseisenbahnrat — „Railway Staff National Council" — die vierte Instanz des Schiedsgerichts (die zweite Instanz bei Verhandlungen über Landesabkommen) stellt im Grund genommen nur eine Ausgestaltung der dritten Instanz dar.

Hier handelt es sich um eine festgeformte Körperschaft, während es bei der dritten Instanz möglich war, daß Gewerkschaften und Eisenbahndirektoren formlos miteinander verhandelten. Die Gewerkschaften entsenden acht und die Eisenbahngesellschaften ebensoviele Vertreter. Der Rat hat seinen eigenen Sekretär und dieser Sekretär ruft den Rat zusammen, so oft eine grundsätzliche Frage des Arbeitsverhältnisses zu lösen ist. Allgemeine Lohn- und Gehaltsfestsetzungen, grundsätzliche Regelungen der Arbeits- und Dienstzeit werden als Beispiele von Kollektivabkommen bezeichnet, mit denen der Rat sich zu befassen hat. Freilich im allgemeinen nicht in erster Linie, denn es besteht eine ausdrückliche Vorschrift, daß sich der Rat erst mit einer Angelegenheit befassen darf, wenn untere Instanzen eine Einigung der Parteien nicht zustande brachten und besonders die direkten Verhandlungen zwischen Gewerkschaften und Bahngesellschaften ergebnislos verlaufen sind.

Der Landeseisenbahnrat ist die erste der Verhandlungs- und Einigungseinrichtungen, welche außer einstimmigen Entscheidungen auch Mehrheitsentscheide kennt, die jedoch als solche zu kennzeichnen sind.

Eine weitere, allerdings nur fakultative Etappe im Verhandlungs- und Einigungsverfahren im englischen Eisenbahnwesen ist der Vorsitzende der höchsten Instanz. Der Vorsitzende darf mit dem Eisenbahnwesen nicht unmittelbar verknüpft sein. Zuständig ist diese Instanz in Auslegungsfragen. Entsteht eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung von Gehalts-, Lohn-, Arbeitszeit- oder allgemeinen Bestimmungen in einem Landesabkommen zwischen einer Eisenbahngesellschaft und dem Personal und hat diese Meinungsverschiedenheit in keiner der unteren Instanzen sich ausgleichen lassen, so können Gewerkschaften und Eisenbahnen gemeinsam die Angelegenheit dem Vorsitzenden des Tribunals zur Entscheidung vorlegen.

Voraussetzung für die Einschaltung dieser Zwischeninstanz ist jedoch, daß beide Parteien diesen Entscheid wünschen, sonst geht

die Sache unmittelbar an die oberste schiedsgerichtliche Instanz. Die oberste Instanz im Schlichtungswesen der englischen Eisenbahnen ist das Landeisenbahnschiedsgericht (Railway Staff National Tribunal). Dieser Schiedsgerichtshof wird aus unabhängigen Persönlichkeiten gebildet. Ferner erfolgt die Entscheidung in den Formen, die bei Verfahren vor hohen Gerichten üblich sind. Eisenbahngesellschaften und Gewerkschaften müssen je eine von ihnen unabhängige Person wählen (Mitglieder des Schiedsgerichtshofes). Alsdann haben Eisenbahngesellschaften und Gewerkschaften gemeinschaftlich eine dritte, gleichfalls von ihnen unabhängige Persönlichkeit als Vorsitzenden des Schiedsgerichtes zu bestellen. Kann eine Einigung nicht getroffen werden, so entscheidet der Arbeitsminister. Auf Wunsch der Parteien können dem Schiedsgericht Assessoren beigegeben werden, es müssen aber beide Parteien gleich stark vertreten sein. Diese Assessoren haben beratende Stimme.

Die Verfahrensvorschriften sind sehr genau. Schriftliches und mündliches Verhandlungsprinzip sind hier miteinander vereinigt. Die Parteien sind zunächst sich selbst überlassen. Sie haben in erster Linie über Form und Inhalt des Schriftstückes sich zu verständigen, in welchem sie gemeinschaftlich das Schiedsgericht anrufen. Dann haben sie ihren Standpunkt nebst den Gründen bekanntzugeben.

Die Entscheidungen des Schiedsgerichtes werden gedruckt und veröffentlicht. Dieser Schiedsgerichtshof soll auch eine Rechtsinstanz sein und eine Art richterliche Körperschaft darstellen.

Bei diesem ausgebildeten Schiedsgerichtssystem darf gesagt werden, daß tatsächlich die Gewerkschaften heute sehr gut mit den Eisenbahngesellschaften verhandeln können. Die Gewerkschaften bezeichnen deshalb auch die gegenwärtige Organisation und Ordnung als eine Vorstufe zur Sozialisierung.

Das Nationale Verkehrsamt
(National Transport Board)

Durch die gesetzliche Regelung von 1921 ist das Eisenbahnwesen Englands teilweise saniert worden. Die Lage der Eisenbahnen Großbritanniens mit einer Gesamtlänge von 20 403 engl. Meilen (1930), einem Personalbestand von 650 000 und einem investierten Kapital von 1200 Millionen Pfund ist — und dies besonders in Bezug auf die Erträge — unerfreulich geblieben. Die im Verhältnis zum Ertrag viel zu hohen Kapitalinvestitionen haben zu unerfreulichen Zuständen in der Gegenwart geführt. Dies ist bei allen vier Eisenbahngesellschaften festzustellen. Die zu hohe Kapitalinvestition wird auf 229 Millionen Pfund, das sind 19% des gesamten investierten Kapitals geschätzt und ist in erster Linie den teuren Landankäufen (2 bis 5 mal höher als der wirkliche Wert) und in zweiter

Linie dem Bau von Konkurrenzlinien, die heute nicht mehr voll ausgenützt werden können, zuzuschreiben. Dazu tritt noch der Umstand, daß Bahnlinien häufig in Zeiten der Hochkonjunktur gebaut worden sind, was sich besonders in Zeiten der Stockung verhängnisvoll auswirkte, in welchen der Ertrag des Kapitals sehr stark zurückging.

Die Entwicklung des Kapitalertrages läßt sich bis zu einem gewissen Grade aus der nachstehenden Dividendenstatistik der vier Eisenbahngesellschaften ersehen.

Dividenden auf Stammaktien der vier Eisenbahngesellschaften

	L.M.S.	L.N.E.R.	G.W.R.	S.R.
	%	%	%	%
1913*	7	3	6¼	4½
	3⅞	7	—	1⅞
1922*	8½	6½	8	6½
	6	7½	—	4
1923	7	2½	8	3½
1924	7	2½	7½	3½
1925	6	1	7	3½
1926	3	—	3	1¼
1927	4¾	¾	7	4¾
1928	3½	¼	5	3½
1929	4½	3	7½	4½
1930	2	¼	5½	2
1931	¼	—	3	—

* der beiden damals wichtigsten Gesellschaften des betreffenden Kreises.

Dabei ist zu beachten, daß nur ein Teil des Reingewinnes als Dividendenzahlung auf Stammaktien verwendet werden konnte, weil die Verzinsung der Obligationenschuld und die Ausschüttung von Dividenden auf Vorzugsaktien einen Teil beanspruchten, wie dies aus nachfolgender Tabelle ersichtlich ist.

Verzinsung des Gesamtkapitals der vier Eisenbahngesellschaften 1927—1931

	1927		1931		Total 1927—31	
	£	%	£	%	£	%
Verzinsung der Obligationenschuld	11 469 000	27	11 997 000	35	58 634 000	28
Dividenden auf Vorzugsaktien	21 526 000	50	19 792 000	58	113 474 000	54
Dividenden auf Stammaktien	9 662 000	23	2 629 000	7	36 947 000	18
Total	42 657 000	100	34 418 000	100	209 055 000	100

Weiter ist zu sagen, daß die seit dem Kriege ununterbrochen steigende Konkurrenz des Automobils auch den englischen Bahnen schwere Einnahmeeinbußen verursacht hat. Jedoch begannen dann im Jahre 1929, und besonders nachdem das Parlament durch das Straßenverkehrsgesetz von 1930 den Bahnen die Ermächtigung dazu gegeben hatte, auch die Eisenbahnen sich ernstlich mit dem Problem Schiene—Straße zu beschäftigen. Sie suchten sich an den bestehenden Überland-Omnibusgesellschaften zu beteiligen. Dies gelang ihnen zum größten Teil. Das Jahr 1931 zeigt bereits folgende Situation. Das Eigentum auf Autobusse verteilte sich wie folgt:

	Anzahl der Autobusse	%
Stadtverwaltungen:	5 000	12
Londoner Verkehrsunternehmen:	5 500	13
Mit Eisenbahnen verbundene Unternehmen:	14 000	34
Unabhängige Unternehmen:	17 000	41
	41 500	100

Die Beteiligungen der Bahnen an den Omnibus-Gesellschaften waren sehr kostspielig, da die Aktien über pari gekauft werden mußten. So wurden z. B. für 240 000 Pfund Aktien im Nennwert der „Birmingham und Midland Motor Omnibus Co." von der „London Midland and Scottish Railway" nicht weniger als 624 000 Pfund bezahlt, d. h. also 52 sh für 1 Pfundaktie.

Um jedoch eine notwendige und durchgreifende Reorganisation des ganzen Bahnsystems Englands durchzuführen, bedarf es neuer Kapitalien. Diese Kapitalien können aber ohne staatliche Hilfe nicht aufgebracht werden. In Bezug auf das gesamte Problem hat die königliche Kommission für Verkehr, 1931, nach einer eingehenden Prüfung festgestellt, daß ohne Vereinheitlichung eine Zusammenarbeit nicht möglich sei. Die Kommission empfiehlt in ihrem Bericht: Nationalisierung und Rationalisierung des gesamten Verkehrswesens und die Bildung eines „Public Utility Trusts". Drei Mitglieder der Kommission haben dabei folgendes festgelegt:

„Eine Zusammenarbeit ist nur durch Vereinheitlichung möglich. Aber die Vereinheitlichung darf nicht zu einer Vorherrschaft einer Verkehrsart führen, denn eine solche würde nicht durch die öffentliche Meinung unterstützt werden. Ferner kann eine Vereinheitlichung, die im öffentlichen Interesse geschehen soll, nur durch irgendwelche Form der öffentlichen Kontrolle oder des öffentlichen Eigentums verwirklicht werden. Die Zusammenfassung könnte durch ein Körperschaftsunternehmen, einen „National Transport Trust" erfolgen, das frei von allen politischen Einflüssen wäre. Dieses

Unternehmen sollte in den Dienst der Volkswirtschaft gestellt werden“ [13]).

Auch die englische Arbeiterpartei hat die „Nationalisierung“ der Eisenbahnen und in Verbindung damit, eine solche des ganzen Verkehrs vorgeschlagen.

Sie legt einer solchen nationalen Organisation folgende wichtige Punkte zugrunde [14]):

Öffentliche Kontrolle und öffentliches Eigentum sollen die Möglichkeit bieten, Verkehrserleichterungen zu schaffen, die genügen würden, um alle vernünftigen öffentlichen Bedürfnisse zu decken. Dabei soll nach wirtschaftlichen Grundsätzen verfahren werden. Das investierte Kapital soll voll ausgenutzt werden. Straße, Schiene, Küstenschiffahrt, Hafen und Docks müssen zusammengefaßt werden. Die Zusammenarbeit von Personal und Leitung, sowie Regelung der Arbeitsbedingungen werden verlangt.

Um diese Aufgabe durchzuführen schlägt die Arbeiterpartei die Schaffung eines Nationalen Verkehrsamtes (National Transport Board) vor [15]). Nach Auffassung der Arbeiterpartei soll dieses „Board“ durch den Verkehrsminister gebildet werden und seine Aufgabe unter Bestimmungen ausführen, die durch Gesetz umschrieben werden. Zunächst sollen nur die Eisenbahnen und die Autobuslinien „nationalisiert“ werden.

Man hat auch in Kreisen der Arbeiterschaft lange über die Organisationsform eines solchen Verkehrsunternehmens diskutiert, da man sich nicht auf eine bestimmte Unternehmungsform festlegen wollte, um bei jedem neu zu „nationalisierenden“ Industriezweig in der Wahl der Organisationsform frei zu sein.

Klar war man sich darüber, daß ein solches Unternehmen nicht als reine Verwaltungsunternehmung geführt werden konnte, denn der Einfluß der Regierung und des Parlamentes sollte beschränkt werden. Man fürchtete auch auf Arbeiterseite die Bürokratie und wünscht deshalb, daß das Parlament in den normalen Gang der Geschäfte nicht eingreifen könne. Man glaubt, daß sonst die wirtschaftliche Führung des Unternehmens ernsthaft gefährdet sei.

Die Befürwortung eines „National Transport Boards“ geschieht auf Grund der Erfahrungen mit dem Londoner Personenverkehrsamt. Die Mitglieder der Leitung sollen nur auf Grund ihrer Fähigkeiten gewählt werden dürfen. Politische Interessen müssen ausgeschaltet werden. Die Mitglieder des Direktoriums dürfen an keinen Verkehrsunternehmen finanziell beteiligt sein. Man will vor

[13]) Marshall E. Dimock, a. a. O. S. 116.

[14]) The National Planning of Transport, London, 1932, Seite 11 ff.

[15]) Report of the Thirty-second Annual Conference of the Labour Party, Leicester 1932, Seite 211.

allem deshalb die Ausschaltung von Interessengruppen und nur die „Fähigkeit" als Kriterium für die Wahl in der Leitung gelten lassen, um dadurch zu zeigen, daß eine „nationalisierte" Industrie der privaten Industrie überlegen sei. Es wird die Ansicht von weiten Kreisen der Arbeiterschaft vertreten, daß in einer solchen Behörde ein Arbeitervertreter eine äußerst schwierige Stellung hätte, und auch eine Vertretung nicht sehr viel erreichen könnte. Vor allen aber will man durch Vermeidung eines eigenen Anspruches verhüten, daß andere Gruppen, z. B. die Unternehmerverbände oder die Aktienbesitzer ihre eigenen anmelden.

Nur auf das Eine wird von den Arbeitnehmern gepocht, nämlich auf die vollständige Koalitionsfreiheit. Dann wird der Wunsch ausgesprochen, daß im Betrieb die Möglichkeit der Mitarbeit geschaffen werde und zwar auf Grundlage der neuesten Vereinbarungen zwischen den Eisenbahngesellschaften und den Eisenbahnerverbänden.

Die Verantwortlichkeit des „Board" wird in einem entsprechenden Gesetz umschrieben werden. Die Leitung wäre allgemein dem Staate für die richtige Führung verantwortlich. Die Aufnahme von Kapitalien bedürfte der regierungsrätlichen Bewilligung. Der Verkehrsminister hätte nur bei der Wahl oder Wiederwahl des Direktoriums etwas zu sagen, oder dann, wenn entsprechende Fragen im Parlament zur Behandlung stehen. Er hätte sich im gegebenen Falle davon zu überzeugen, ob die Leitung richtig ausgeübt werde. Die Kompetenzen des Verkehrsministers wären im übrigen genau im Gesetz zu umschreiben.

Ferner erachtet man es als notwendig, daß ein Schiedsgerichtshof geschaffen werde, der über Tariffragen oder Verkehrsverbesserungen zu entscheiden hätte. Weiter wird die Schaffung eines „Beratenden Ausschusses" ins Auge gefaßt, der sich aus den verschiedenen Interessengruppen des Publikums zusammensetzen sollte. Dieser Ausschuß sollte Verkehrsfragen mit der Leitung diskutieren. Diese Institution könnte vielleicht mit den schweizerischen Kreiseisenbahnräten [16]) verglichen werden.

Eisenbahnen und Autobuslinien werden vom „Amt" betrieben, während es für die, unter besonderer Leitung stehenden Hafen- und

[16]) Die Kreiseisenbahnräte in der Schweiz sollen das Bindeglied zwischen der Bahnverwaltung einerseits und den Behörden und der Bevölkerung der von ihnen vertretenen Kantone andererseits sein. Sie kann nur als beratende Behörde amten. Sie hat die Kreisdirektionen über die Verkehrsbedürfnisse und die Wünsche der Bevölkerung zu orientieren und auf diese Weise den kantonellen und lokalen Interessen bei wichtigen Eisenbahnfragen Geltung zu verschaffen. Die Anzahl der Mitglieder der Eisenbahnräte ist für jeden Kreis (drei Eisenbahnkreise) auf 25 festgesetzt. Je sechs Mitglieder werden vom Bundesrat ernannt, die Kantone haben die übrigen Vertreter zu wählen, und zwar gemäß Vorschrift des Bundesrates.

Dockanlagen und die Küstenschiffahrt die Zusammenarbeit gewährleistet. Kurz noch zur Frage:

„Wie stellt man sich nun den Rückkauf der verschiedenen Verkehrsunternehmen vor?"

Dabei wird der Standpunkt eingenommen, daß man nur so viel bezahlen könne, als man auf Grund des Rechnungsergebnisses errechnet habe.

Wie beim Londoner Verkehrsamt würden die Eisenbahnaktien in einem bestimmten Verhältnis gegen neue Aktien ausgetauscht. Die Aktionäre würden kein Stimm- und Kontrollrecht besitzen. Die neue Aktie gibt dem Inhaber nur das Recht auf Zins und den Nennwert der Aktie. Die Möglichkeit ist auch erwogen worden, Anleihen aufzunehmen, um die bisherigen Inhaber bar auszuzahlen. Doch scheut man sich festverzinsliche Anleihen aufzunehmen, weil dies eine zu große Belastung des Unternehmens in Zeiten der Krise wäre. Man glaubt, daß nur eine Regelung auf nationaler Grundlage und in Verbindung mit der Regelung des Straßenverkehrs, wirklich eine Lösung des ganzen Eisenbahn- und Autoverkehrsproblems möglich mache.

Ob das vorgeschlagene Nationale Verkehrsamt, das vorläufig die vier Eisenbahngesellschaften und die Autobuslinien umfassen wird, bald geschaffen werden wird, kann heute nicht gesagt werden. Jedoch ist das Eine festzustellen, daß nicht nur die Gewerkschaften und die Arbeiterpartei, sondern auch die Liberalen und Konservativen eine Neuregelung des englischen Eisenbahnwesens wünschen. Konservative und Liberale sind deshalb für eine Neuregelung, weil sie am Londoner Personenverkehrsamt sehen können, daß auch ein öffentliches Unternehmen mit Erfolg arbeiten kann. Die Entwicklung im englischen Eisenbahnwesen in den kommenden Jahren dürfte noch deutlicher das Eindringen der Gemeinwirtschaft in die kapitalistische Marktwirtschaft zeigen.

---

§ 2. DIE KOHLENBERGWERKE

Lage und Bedeutung des Kohlenbergbaues in England

Während dem Zeitraum von mehr als einem Jahrhundert bildete die Kohle die Grundlage der industriellen Entwicklung Englands. Insbesondere war die Kohle im 19. Jahrhundert bedeutungsvoll für Englands Außenhandel. Großbritannien konnte damals fast ausschließlich alleine den stets wachsenden Kohlenbedarf der meisten europäischen Länder decken. Als erstes Industrieland konnte es mit billigen Preisen den Markt beherrschen. Darin trat gegen Ende des

19. Jahrhunderts, vor allem aber in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts eine Wandlung ein. Die europäischen Länder begannen in vermehrtem Maße ihre eigenen Kohlenvorräte abzubauen. Die Elektrizität gewann immer mehr an Bedeutung. Dadurch verringerte sich Englands Anteil am Welthandel der Kohle. Und in den letzten Jahren führt die Linie der Entwicklung im englischen Kohlenbergbau von der Export- zur Binnenindustrie.

Die nachstehend aufgeführten Zahlen illustrieren diese Entwicklung:

Kohlenförderung

	Großbritannien	Weltproduktion	Anteil Englands an der Welt produktion
	in Metertonnen		%
1913	292 043 000	1 214 685 000	24,0
1920	233 216 000	1 167 710 000	20,0
1925	248 408 000	1 188 527 000	21,8
1928	241 363 000	1 247 503 000	19,4
1929	262 120 000	1 328 934 000	19,8
1930	247 870 000	1 221 978 000	20,3
1931	223 074 000	1 078 292 000	20,6
1932	212 165 000	959 083 000	22,1
1933	210 543 000	1 006 120 000	20,9
1934	224 383 000	1 096 178 000	20,6

Englands Kohlenausfuhr und Inlandsverbrauch

	Ausfuhr	Inlandverbrauch
	in englischen Tonnen	
1913	98 338 104	183 850 000
1920	43 667 274	180 720 000
1924	84 472 438	180 360 000
1928	71 576 678	163 860 000
1929	82 149 116	173 500 000
1930	75 103 137	166 580 000
1931	61 646 654	155 680 000
1932	57 146 947	149 500 000
1933	56 684 936	148 370 000
1934	57 093 869	161 480 000
1935	55 546 160	165 190 000

Der Rückgang der Kohlenausfuhr, insbesondere seit dem Jahre 1929, wirkte sich nachteilig auf die Beschäftigung im Kohlenbergbau aus.

	Gesamtzahl der Arbeiter	Beschäftigte	Arbeitslose
1913	—*)	1 104 406	—*)
1920	—*)	1 225 929	—*)
1921	—*)	1 130 681	—*)
1922	—*)	1 148 469	—*)
1923	1 243 580	1 203 290	40 290
1924	1 259 470	1 213 724	45 746
1925	1 233 330	1 102 442	130 888
1926	1 225 560	1 115 640	109 920
1927	1 198 990	1 023 885	175 105
1928	1 115 910	938 988	176 922
1929	1 074 710	956 673	118 037
1930	1 069 480	931 376	138 104
1931	1 046 870	867 864	179 006
1932	1 044 920	819 324	225 596
1933	1 023 910	789 091	234 819
1934	981 520	784 773	196 747

*) Die Statistik über die gesamte Zahl der bei den Arbeitslosenkassen versicherten Arbeiter und die Zahlen über die Arbeitslosigkeit werden seit 1923 geführt und aufgezeichnet.

Hier ist noch zu erwähnen, daß nicht die gesamte Arbeitslosigkeit im Kohlenbergbau auf die Krise zurückzuführen, sondern daß ein Teil davon den Rationalisierungsmaßnahmen zuzuschreiben ist [17]).

Die heutige Krise im englischen Kohlenbergbau, die wir als eine strukturelle bezeichnen können, ist in der Hauptsache durch die Schrumpfung des Exportes verursacht worden. Die Ursache des Rückganges des britischen Außenhandels in Kohle, ist in der gesteigerten Kohlenförderung der europäischen Länder zu suchen. So stieg z. B. die Kohlenproduktion in Holland im Zeitraum von 1913 und 1928 um 500%, in Spanien um 50%, in Indien um 30%, in Japan um 46% und in Rußland um 200%. Dazu kam noch, daß für die oberschlesischen Kohlengebiete, die durch den Vertrag von Versailles von Deutschland getrennt worden waren, ein neuer Markt gesucht werden mußte. Dieser fand sich in den skandinavischen Ländern, wo besonders während des Generalstreikes in England im Jahre 1926 die schlesische Kohle die englische verdrängte [18]).

[17]) Der Anteil des maschinellen Abbaues der Kohle betrug im Verhältnis zum Gesamtabbau: 1901 = 1,4%; 1910 = 6%; 1914 = 9%; 1918 = 12%; 1920 = 13,2%; 1926 = 22%; 1929 = 27,9%; 1930 = 31,1%; 1932 = 38,5%; 1933 = 42,4%; 1934 = 47%

[18]) Leider hatten auch die im Jahre 1931 mit den skandinavischen Staaten abgeschlossenen Abkommen im großen und ganzen keine belebende

Die Strukturwandlungen in der Weltwirtschaft (vermehrter Verbrauch von Erdöl und Ausdehnung der Elektrizitätswirtschaft) verschärften die Krise im Kohlenbergbau. Diese Wandlung zeigt sich deutlich im Rückgang des Inlandkonsums an Kohle. Während im Jahre 1913 noch 184 Millionen Tonnen Kohle im Inland abgesetzt werden konnten, waren es 1935 nur noch 165 Millionen Tonnen [19]).

Nicht nur der Rückgang des Exportes und des Inlandverbrauches verschlechterten die Lage der Kohlenbergwerke, sondern auch die veraltete Organisation [20]).

Es gibt in England Kohlenbergwerke, die man als die rückständigsten von ganz Europa bezeichnen darf. Sie sind geradezu der Typus einer unrationell organisierten Industrie. Es ist bekannt, daß in England der Besitzer des Bodens auch der Besitzer seines Innern ist. Deshalb kommt auch noch eine solch zerstreute Produktion vor. Es gibt in England ungefähr 1400 unabhängige Unternehmer mit 2000 Schächten, während z. B. in Frankreich 130 Gesellschaften 600 Gruben und in Westfalen ein Dutzend Gesellschaften neun Zehntel der Gesamtproduktion kontrollieren.

In diesem Zusammenhang ist es notwendig auf die Lage der Bergarbeiter hinzuweisen. Diese war in den Nachkriegsjahren

---

Wirkung auf den englischen Kohlenbergbau, da eine Steigerung der Ausfuhr von Kohle nach den nordischen Staaten von einem Rückgang des Exportes nach anderen Ländern begleitet war.

[19]) Die Erzeugung elektrischer Energie ist in den Nachkriegsjahren sehr stark gestiegen, so hat sich z. B. die Erzeugung von 1921—1932 um 165% erhöht. Jedoch ist der Verbrauch an Kohle, die zur Erzeugung der elektrischen Energie notwendig ist, nicht im gleichen Ausmaß gestiegen. Bessere technische Einrichtungen ermöglichen es heute mit 0,67 Tonnen Kohle eine Energiemenge von 1 000 000 Kilowatt zu erzeugen, während 1920 dazu noch 1,49 Tonnen notwendig waren. — Ebenfalls ist bei der Gasfabrikation infolge besserer technischer Verfahren ein Sinken des Kohlenverbrauches festzustellen. Dies gilt auch für die Eisen- und Stahlherstellung. Heute braucht man zur Fabrikation einer Tonne Stahl 21,25 Hundredweights, während 1924 dazu noch 28,3 Hundredweights Kohle notwendig waren. Das Erdöl hat in den Schiffen die Kohle sehr stark zu verdrängen vermocht. 1913 wurden 3,4% alle Schiffe der Welthandelsflotte mit Öl betrieben, 1932 waren es bereits 40%.

[20]) Zwei Beispiele mögen dies noch verdeutlichen. Bis 1930 gab es im englischen Kohlenbergbau keinerlei Verkaufsorganisation, sondern jeder Grubenbesitzer verkaufte die in seiner Zeche abgebaute Kohle an einen Großhändler. Erst 1930 wurde auf Grund des Bergwerkgesetzes eine Art Verkaufskartell geschaffen, das im Juli 1936 durch Verkaufsorganisationen, die in jedem Bergwerksbezirk geschaffen wurden, ersetzt wurde.

Sehr schlecht ist es mit dem Wegtransport der Kohle bestellt. Es ist nachgewiesen, daß häufig die Kohle durch den Transport um 40, 50 ja sogar 60% verteuert wird. Das kommt daher, weil heute noch drei Fünftel der Gesamtproduktion an Kohle durch verhältnismäßig kleine, den Bergwerksunternehmen gehörenden Eisenbahnwagen transportiert werden. Da die Wagen immer wieder zum betreffenden Eigentümer zurückrollen müssen, werden dadurch hohe Kosten verursacht.

schlecht. Wohl in keinem andern Wirtschaftszweige haben derart schwere Lohnkämpfe stattgefunden, wie gerade im Kohlenbergbau. Die Auseinandersetzungen zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber haben in den Jahren 1920, 1921 und 1926 zu Streiks geführt. Die Arbeiter konnten jedoch dadurch ihre Situation nicht verbessern. Die Bergwerksbesitzer weigerten sich seit 1926 in großer Mehrheit, die Gewerkschaften anzuerkennen und mit ihnen in Verhandlungen einzutreten. Seit 1926 besteht auch keine nationale Vereinbarung über die Löhne mehr, obwohl die königliche Kommission vom Jahre 1926 eine solche als wünschenswert bezeichnet hatte.

Die Arbeitszeit, die von 1908 bis 1919 auf acht Stunden festgesetzt gewesen war, wurde 1919 auf sieben Stunden herabgesetzt. 1926 ist, mit Ausnahme weniger Gebiete, der „Achtstundentag" wieder eingeführt worden. Erst das Bergwerksgesetz von 1930 dekretierte eine allgemeine Arbeitszeit von täglich 7½ Stunden. Eine weitere geplante Herabsetzung der Arbeitszeit auf sieben Stunden konnte bis heute nicht verwirklicht werden.

Die Bergarbeiter, die im nationalen Bergarbeiterverband organisiert sind, gaben ihren Kampf um das Zustandekommen eines nationalen Übereinkommens mit dem Bergwerksverband nicht auf. Ihren Anstrengungen ist es zu verdanken, daß 1936 wenigstens ein Kompromiß erreicht werden konnte. Auf Grund von Verhandlungen mit Bezirksverbänden der Bergwerksbesitzer konnte eine ständige paritätische Kommission gebildet werden. Diese Kommission soll über Fragen von allgemeinem und besonderen Interesse u. a. auch über Lohnfragen beraten [21]).

An den verschiedenen Jahreskongressen der Arbeiterpartei und der Gewerkschaften ist wiederholt auf die unerfreuliche Lage der Bergarbeiter hingewiesen worden [22]). So hat sich im besonderen der Kongreß der Arbeiterpartei von 1933 damit befaßt. Von Vertretern des Bergarbeiterverbandes wurde ein Antrag eingebracht, der von der Arbeiterpartei verlangte, daß sie auf parlamentarischem Wege ein Lohngesetz einbringen solle, das dem Arbeiter einen Minimallohn garantiere [23]).

Um aber für den Arbeiter eine materielle Besserstellung erreichen zu können, haben Gewerkschaften und Arbeiterpartei eine

---

[21]) Als durch das Bergwerksgesetz von 1930 der nationale Bergwerksausschuß (Coal Mines National Industrial Board), der sich aus Vertretern der Arbeitgeber wie auch der Arbeitnehmer zusammensetzte, geschaffen wurde, verweigerte der nationale Bergwerksverband die Anerkennung dieses Ausschusses. Er erlangte deshalb keine praktische Bedeutung.

[22]) Im Jahre 1934 betrug der durchschnittliche Wochenverdienst eines Bergarbeiters £ 2.4.—.

[23]) Das Minimallohngesetz von 1912 war längst überholt und die Lohnvereinbarungen während des Krieges waren nach Kriegsschluß aufgehoben worden.

durchgreifende Sozialisierung des gesamten Kohlenbergbaus angestrebt und jede Maßnahme, die in dieser Richtung getroffen wurde, unterstützt. Nur eine Sozialisierung der Kohlenbergwerke könne, so lautet immer wieder die Antwort auf die Frage nach der Hilfe für den Kohlenbergbau, für Industrie und Arbeiter eine wirkliche Besserstellung schaffen.

Die Nationalisierung

Die Frage der Nationalisierung im Kohlenbergbau war von jeher sehr großem öffentlichen Interesse begegnet und ist besonders stark nach dem Weltkrieg erörtert worden.

Der englische Kohlenbergbau unterscheidet sich von dem deutschen z. B. dadurch, daß 1. die Kohlenvorkommen, nicht wie nach den deutschen Bergrechten als öffentliches Eigentum gelten, sondern sich im Besitze privater Grundbesitzer befinden, denen die Bergwerksunternehmen für den Abbau nach verschiedenen Grundsätzen bemessene Abgaben (Royalties) zu zahlen haben; 2. durch eine starke, bereits erwähnte Zersplitterung der Bergwerksbetriebe. Für eine Verstaatlichung beziehungsweise gemeinwirtschaftliche Betriebsweise wurde sehr wenig vorgearbeitet. 1919 bestunden 1452 Bergwerksunternehmen von ganz verschiedenem Umfange und verschiedener Leistungsfähigkeit. In vielen Fällen mußten beträchtliche Kohlenflöze unabgebaut bleiben, weil die Grundbesitzverhältnisse eine genaue wissenschaftliche Forschung und einen entsprechenden Abbau nicht zuließen.

Die verschiedene Betriebsgröße und die Ungleichheit der einzelnen Unternehmen in Bezug auf die Kapitalkraft und technische Ausstattung bewirkten zusammen mit der verschiedenen Gunst der geologischen Bedingungen schon vor dem Kriege große Unterschiede in der Rentabilität, nicht nur der einzelnen Kohlenreviere, sondern auch der einzelnen Unternehmungen. Diese Verschiedenheit kam unter dem System der gleitenden Lohnskalen auch in den Bergarbeiterlöhnen zum Ausdruck und war eine der Hauptursachen für die Bergarbeiter, nachdrücklich einen Minimallohn zu fordern. Im Jahre 1912 wurde unter dem Drucke eines allgemeinen Bergarbeiterstreiks ein Minimallohngesetz erlassen. Um der Verschiedenheit einzelner Unternehmungen und Reviere Rechnung zu tragen, wurde die Festsetzung des Mindestlohnes für die einzelnen Kohlenfelder paritätisch zusammengesetzten Ausschüssen übertragen.

Erst die staatliche Kontrolle während des Krieges hat, unter dem System des Ausgleichs der Gewinne und durch einheitliche staatliche Lohnfestsetzung, eine weitgehende Übereinstimmung der tatsächlichen Verdienste der Bergarbeiter herbeigeführt. Wie gestaltete sich die Kontrolle des Staates während des Krieges?

Als Vorbild für die staatliche Regelung des Bergbaues während des Krieges diente zunächst das mit den Eisenbahnen getroffene

Abkommen. Der Staat sah sich beim Kohlenbergbau aus zwei Gründen zum Eingreifen veranlaßt: 1. wegen der unverhältnismäßig starken Preissteigerung in den ersten Kriegsmonaten und 2. wegen der ständig drohenden Gefahr einer Beeinträchtigung der Kohlenförderung durch Arbeitskämpfe. Als größter Kohlenverbraucher während des Krieges war der englische Staat in hohem Maße an der Preisbildung der Kohle interessiert; aber auch das Wirtschaftsleben und die Kriegführung der mit ihm verbündeten Staaten, vor allem das Wirtschaftsleben Frankreichs und Italiens hingen von der Leistungsfähigkeit des englischen Kohlenbergbaues ab. Unter Hinzuziehung von Vertretern der Zechenbesitzer und der Bergarbeiter wurden zwei parlamentarische Ausschüsse gebildet, welche die Frage des Preises und der Produktionssteigerung untersuchten. Nur die Arbeit des Ausschusses über Preisfragen führte zur Gesetzgebung.

Die Kohlenausfuhr wurde staatlicher Aufsicht unterstellt und eine feste Reihenfolge der Länder festgesetzt, in der diese beliefert werden durften. Im Juli 1915 wurde die erste gesetzliche Preisfestsetzung für die im Inland gehandelte Kohle getroffen; und zwar sollte der Zechenpreis um nicht mehr als vier Schilling per Tonne, den Preis übersteigen, der in den entsprechenden, dem 30. Juni 1914 vorausgehenden zwölf Monaten erzielt worden war. Desgleichen wurden die Kleinhandelspreise für den Londoner Hausbrand gesetzlich auf 15 Schilling pro Tonne über dem Zechenpreis begrenzt. Diesem ersten Schritt zur Preiskontrolle folgten weitere in der gleichen Richtung. So wurden namentlich auf die Beschwerde der französischen und der italienischen Regierung hin, feste Preise eingeführt. Tiefgreifender für das Gefüge der Industrie als die bisher getroffenen Maßnahmen war die Übernahme, zunächst der Kohlengruben von Süd-Wales im Dezember 1916, dann im Februar 1917 sämtlicher Kohlenbergwerke des Landes durch die Regierung. Neben dem Wunsche, die Verschiffungen an das Ausland besser überwachen zu können, war die ständige Streikgefahr in Süd-Wales der Anlaß zu diesem Schritt. Die neue Verwaltung der Bergwerke wurde, unter der Zuständigkeit des Handelsamtes, einem staatlichen Kommissar, dem „Coal Controller" unterstellt. Auch nach seiner Einsetzung blieb die staatliche Aufsicht im wesentlichen auf die Kontrolle der Preise beschränkt, die einer eingehenden Regelung vom Ausgang der Zeche bis zum Absatz an die Verbraucher unterworfen wurden. Wichtiger war, daß gleichzeitig mit der Begrenzung der Preise die Regierung den Unternehmungen die, im Durchschnitt der letzten Vorkriegsjahre erzielten Gewinne, unter Abzug eines Betrages, der dem Rückgang der Förderung entsprach, garantierte.

Auf Grund des Kriegsgewinnsteuergesetzes hatten die Unternehmer 80% von den, gegenüber der Vorkriegszeit erzielten Mehr-

gewinnen als Steuern abzuliefern. Nach der neuen Regelung für den Kohlenbergbau mußten sie von den verbleibenden 20% Mehrgewinn 5% einem Fonds zuführen, aus dem die Entschädigungen an die Unternehmungen geleistet wurden, die nicht die Vorkriegsgewinne erzielten. Reichten die Mittel dieses Fonds hierfür nicht aus, so hatte das Parlament die fehlende Entschädigung aus allgemeinen Staatsmitteln zu bewilligen.

Um die Kohlenförderung zu steigern, stellte die Regierung die Bergarbeiter vom Heeresdienst zurück. Den Arbeitern wurde von der Regierung der Verzicht auf Ferien und Ruhetage nahegelegt. Durch den „Coal Mines Act" von 1918 wurde die Gewinnsteuer abgeschafft und durch eine feste Beteiligung des Staates an den Exportgewinnen der Industrie ersetzt.

Die hier kurz gezeichnete Regelung blieb in den Hauptzügen bis in die ersten Jahre nach dem Kriege bestehen. Die Kriegskontrolle des Kohlenbergbaus, namentlich in der Gestaltung, die sie nach Beendigung des Krieges erhalten hatte, knüpfte ein zweifaches Band zwischen dem Staate und der Kohlenindustrie: 1. Durch die Beteiligung des States an den Exportgewinnen wurde eine finanzielle Interessengemeinschaft zwischen Staat und Industrie geschaffen. 2. Aus der führenden Rolle, die der Staat beim Abschluß der Lohnabkommen mit den Bergarbeitern eingenommen hatte, ergab sich eine, wenn nicht rechtliche, so doch moralische Verantwortlichkeit des Staates für die Durchführung dieser Abkommen während der Dauer der Kontrolle gegenüber der Industrie in ihrer Gesamtheit und gegenüber den Arbeitern im besonderen. Man war sich aber von vorneherein klar, daß dies alles nur vorübergehende Maßnahmen waren und durch andere ersetzt werden mußten. Es standen zwei Wege offen: Entweder konnte die, während des Krieges eingeführte staatliche Kontrolle des Kohlenbergbaus feste gesetzliche Grundlagen erhalten und zu einer gemeinwirtschaftlichen Industrieverfassung ausgebaut werden, oder das, während des Krieges geknüpfte Band konnte gelöst und die Industrie wiederum auf den Boden wirtschaftlicher Freiheit gestellt werden. Vom Winter 1918 bis Frühjahr 1920 schien es, als ob die für eine gemeinwirtschaftliche Regelung der Kohlenindustrie eintretenden Bestrebungen sich durchsetzen würden. Es gelang sogar, den Gedanken der Sozialisierung des Kohlenbergbaus über die Parteien zu erheben und die öffentliche Meinung dafür zu gewinnen.

Im Januar 1919 stellten die Bergarbeiter an die Regierung folgende Forderungen: 1. Volle Versorgung der demobilisierten und arbeitslosen Bergarbeiter. 2. Ersatz des achtstündigen durch den sechsstündigen Arbeitstag. 3. Nationalisierung aller Kohlenbergwerke und Mineralvorkommen. 4. Eine allgemeine Lohnerhöhung um 30%. Diese Begehren wurden jedoch von der Regierung abgelehnt. Dar-

aufhin beschlossen die Bergarbeiter mit 615 164 gegen 105 089 Stimmen die Auslösung eines Streikes. Lloyd George gelang es, den Ausbruch des Streikes hinauszuschieben, indem er die Bergarbeiter bewegen konnte, an einer parlamentarischen Kommission mitzuwirken. Diese Kommission wurde mit außerordentlichen Vollmachten ausgestattet und hatte die gesamten Verhältnisse des Bergbaus unter besonderer Berücksichtigung der Wünsche der Arbeiter zu untersuchen und möglichst schnell zu berichten.

In den Verhandlungen der Kommission und in den daran anknüpfenden öffentlichen Erörterungen rückte mehr und mehr die Forderung der Arbeiter auf Nationalisierung mit Einschluß der Arbeiterkontrolle in den Mittelpunkt und erschien als Kernproblem, nicht nur des Kohlenbergbaus, sondern des englischen Wirtschaftslebens überhaupt. In der Begründung und in der Ausgestaltung, die dieser Forderung von den Arbeitervertretern gegeben wurde, traten in starkem Maße gildensozialistische Gedankengänge hervor. Diese Wendung zum Gildensozialismus war in erster Linie auf den Einfluß einzelner jüngerer Führer zurückzuführen, so namentlich auf denjenigen Frank Hodges, der im Jahre 1919 zum Generalsekretär des Bergarbeiterverbandes gewählt wurde und William Strakers, des Sekretärs des Bergarbeiterverbandes von Northumberland. „Der Bergarbeiter verlangt", so formulierte Hodges die Nationilisierungsforderung, „in seinem Berufe als Mensch angesehen zu werden. Er will den sozialen Zweck seiner Arbeit kennen. Kurz, er verlangt nach dem Hochgefühl, das ein Mensch empfindet, dessen ganze Persönlichkeit sich in dem Gegenstande ausdrückt, an dessen Hervorbringung er beteiligt ist, an Stelle selbst nur Tonmasse in den Händen eines Systems zu sein, das sein ganzes Wesen in eine marktgängige Ware verwandelt" [24]).

Aber auch der, einer älteren Führergeneration angehörende Präsident des Bergarbeiterverbandes hat sich gegenüber dem Ministerpräsidenten folgendermaßen ausgedrückt:

„Die Zechenbesitzer haben uns erklärt, und sie erklären es jetzt, daß wir, wenn die Bergwerke den Unternehmern zum freien Wettbewerb untereinander zurückgegeben werden, bei der Festsetzung der Arbeitsbedingung in den Bergwerken kein Mitspracherecht haben. Jene sagen: „Wir haben unser Geld in den Bergwerken angelegt, und sie gehören uns; ihr seid nur unsere Hände". Nun ich sage, „wir stecken unser Leben in die Bergwerke, und das ist wertvoller als das Kapital des Unternehmers, und daher haben wir ein Recht mitzureden und zwar nicht nur über die Arbeitsbedingungen, sondern auch über die kommerzielle Seite der Industrie [25])".

---

[24]) Frank Hodges, Nationalisation of the Mines, 1920, S. 111.

[25]) Facts from the Coal Commission, S. 6, zitiert nach Leubuscher, a. a. O. S. 195.

Die von der Regierung auf Grund eines besonderen Gesetzes (Coal Industry Commission Act 1919) einberufene Kommission trat am 1. März 1919 unter dem Vorsitz von Sankey, einem Richter des obersten Gerichtshofes, zusammen. Die Parteien waren durch je sechs Personen vertreten. Auf Seiten der Zechenbesitzer saßen neben drei Vertretern des Bergbaus, drei von der Regierung ernannte Unternehmer der wichtigsten kohlenverbrauchenden Industrien. Auf der Arbeiterseite wurden außer den drei leitenden Beamten des Bergarbeiterverbandes, Chiozza Money, Sidney Webb und R. H. Twaney, drei als Sozialreformer und Sozialwissenschaftler bekannte Persönlichkeiten zu Mitgliedern der Kommission ernannt [26]).

Der Ende März erstattete erste Bericht der Kommission befaßte sich eingehend mit der Lohn- und Arbeitszeitfrage und gab hinsichtlich der Nationalisierung nur ein vorläufiges, allgemein gehaltenes Gutachten ab. Die drei Zechenbesitzer lehnten jede Nationalisierung ab. Der Vorsitzende Sankey und die drei nicht dem Bergbau angehörenden Unternehmer nahmen eine Mittelstellung ein, näherten sich jedoch in der Nationalisierungsfrage in beachtenswerter Weise dem Standpunkt der Arbeiter. Sankey schlug auch eine Lohnerhöhung um 20% statt einer solchen von 30% und eine Verkürzung der Arbeitszeit um eine Stunde vor.

Hinsichtlich der Nationalisierung kam der Bericht Sankey zu folgendem Ergebnis:

„Selbst auf Grund der bisher vorliegenden Zeugenaussagen erscheint das bestehende System der Besitz- und Betriebsverhältnisse im Kohlenbergbau als verurteilt. Irgendein anderes System muß an seine Stelle treten, entweder Verstaatlichung oder eine Methode der Vereinheitlichung durch staatlichen Erwerb und gemeinsame Kontrolle." „Schon jetzt sind wir bereit, uns dahin gutachtlich zu äußern, daß es im Interesse des Landes liegen würde, wenn der Bergarbeiter künftig einen wirksamen Anteil an der Leitung der Bergwerke erhält. Seit einer Generation ist der Bergarbeiter sozial und technisch herangebildet worden. Das Ergebnis stellt eine große nationale Errungenschaft dar. Warum soll sie nicht nutzbar gemacht werden?" [27]).

Maßgebend für das Urteil der Kommission war, daß unter der Zersplitterung des Kohlenbergbaus in 1452 zusammenhanglos arbeitende Unternehmungen von ganz verschiedenem Umfange und verschiedener Leistungsfähigkeit, weder ein systematischer wirtschaftlicher Abbau noch eine rationelle Verteilung der Kohle ermöglicht werden konnte. Die von Sankey verlangte Lohnerhöhung und Herabsetzung der Arbeitszeit wurde von der Regierung durchge-

[26]) Ch. Leubuscher, a. a. O. S. 196.
[27]) Zitiert nach Ch. Leubuscher, a. a. O. S. 196/197.

führt. Im übrigen ließ sie erklären, daß sie den Bericht „dem Sinn und dem Buchstaben nach" annehme [28]).

Für die Sozialisierungsfrage wurde in der Folge das zweite Stadium der Kommissionstätigkeit wichtig. Nach zweimonatlicher Tätigkeit legte die Kommission am 20. Juni 1919 vier Berichte vor. Die Arbeitgeber und die Arbeitnehmer erstatteten je einen Bericht. Ferner hatte Sir Arthur Duckham, einer der, nicht dem Bergbau angehörenden Unternehmer einen Bericht ausgearbeitet. Der Bergarbeiterverband legte einen Gesetzesentwurf für die Nationalisierung des Bergbaus vor.

Sämtliche Berichte und Vorschläge stimmen darin überein, daß das vom Bergwerksbetrieb getrennte Privateigentum an den Kohlenvorkommen und die damit verknüpfte Abgabe an die Eigentümer (Royalties) abzuschaffen seien, und daß das Eigentum an den nationalen Kohlenschätzen auf den Staat überzugehen habe, weil der zersplitterte Privatbesitz einem rationellen Abbau der Kohle hinderlich sei und die zu zahlende Rente eine schwere Belastung für die Industrie darstelle. Im allgemeinen wurde ein Entschädigungsrecht beantragt. Dagegen sprachen sich allerdings die drei Vertreter des Bergarbeiterverbandes aus, die nur dem Kleinrentner eine Entschädigung zubilligen wollten. Die Mehrheit der Arbeitgeber wollte die privatkapitalistische Betriebsweise beibehalten. Zur Geltendmachung der Arbeiterinteressen sollten Zechen- und Revierausschüsse mit beratendem Charakter, nach den Vorschlägen des Whitley-Berichtes, errichtet werden.

Sir Arthur Duckham schlug die Zusammenfassung der bestehenden Unternehmungen in eine Anzahl öffentlich-rechtlicher Körperschaften vor. Diese trustartigen Gebilde würden einem Bergbauministerium unterstellt. Duckham beantragte ferner die Festsetzung einer Mindestdividende von 4%, darüber hinausgehende Gewinne sollten nach einem festen Modus, teils zur Bildung von Reserven, teils zur Verbilligung der Kohle, teils zur Zahlung weiterer Dividenden verwendet werden. Im Vorschlag von Duckham wird der Arbeiterschaft ein Vertreterrecht in den Direktorien der Gesellschaften zugestanden, ferner sollten die Arbeiter ihr Mitspracherecht in besonderen Grubenausschüssen ausüben können.

Der Bericht der Arbeitnehmer und der Gesetzesentwurf schlugen unter dem Einfluß des Gildensozialismus eine gemeinwirtschaftliche Verfassung der Industrie vor. Diese Verfassung sollte auf der Grundlage des Staatseigentums und der Mitwirkung der Bergarbeiter an der Betriebsführung aufgebaut werden.

[28]) Außerdem hatte die Untersuchung in einzelnen Kohlengebieten schwere Mißstände hinsichtlich der Wohnungsverhältnisse der Bergarbeiter ans Licht gebracht.

Der Bericht des Vorsitzenden Sankey sah keine andere Möglichkeit der Vereinheitlichung, als auf der Grundlage des Staatseigentums. Vor allem aber glaubte er, daß das Verhältnis zwischen Arbeit und Kapital erst dann besser werde, wenn die Arbeiterschaft nicht dem Kapital, sondern der Gesamtheit gegenüberstehe. In der Fortdauer des Kampfes zwischen Arbeiterschaft und Kapitalismus sieht Sankey das schwerwiegendere Moment für die Wirtschaft als in der Gefahr des Verlustes der Initiative der Unternehmer. An die Spitze der Kohlenwirtschaft stellt Sankey in seinem Vorschlag den Minister für Bergbau, der dem Parlament angehören muß und ihm verantwortlich ist. Unter seiner Leitung baut sich von der Grube aufwärts ein System von Vertretungskörperschaften auf. Die unterste Stufe bildet für jedes Bergwerk ein lokaler Grubenrat von zehn Mitgliedern, unter ihnen befinden sich die drei leitenden Betriebsbeamten kraft ihrer Stellung, ferner vier von den Arbeitern gewählte und drei vom Bezirksrat ernannte Personen. Der Grubenrat hat den Leiter des Bergwerks in allen die Leitung und die Sicherheit des Bergwerkes betreffenden Fragen zu beraten und dem Minister sowie dem Bezirksrat alle 14 Tage über jeden Ausfall in der Förderungsmenge und über seine Ursachen zu berichten. Ferner ist er, ebenso wie der Bezirksrat, Schlichtungsinstanz bei Arbeitsstreitigkeiten. Für jeden Bergwerksbezirk ist ein Bezirksrat aus 14 Personen zu bilden, in welchem Arbeiter, technische und kaufmännische Sachverständige des Bergbaus und Verbraucher gleichmäßig vertreten sind. Unter Oberaufsicht des Ministers liegt ihnen ob: „Die gesamte Kohlengewinnung, die Regulierung der Fördermenge, die Stillegung oder Neuerschließung von Schächten, Versuchsbohrungen, die Preiskontrolle und die Aufstellung von Normen für die Entlöhnung, die Verteilung der Kohle“ [29]).

Die Finanzen werden getrennt verwaltet und stehen außerhalb der Verfügung und Aufsicht des Schatzamtes. Etwelche Überschüsse werden in die Staatskasse abgeführt. Aus Mitgliedern der Bezirksräte wird ein nationaler Bergwerksrat gebildet, der den Minister in allen, mit der Industrie zusammenhängenden Fragen zu beraten hat. Dieser Bergwerksrat ist im Schiedsgerichtsverfahren für Arbeitsstreitigkeiten oberste Instanz. Aus diesem Rat wird ein Ausschuß gebildet, der die Fühlung zwischen Minister und Industrie herstellt. Der Minister kann nach Anhörung des Ausschusses gegen alle Beschlüsse der Bezirks- und der Grubenräte Einspruch erheben.

Die Arbeitnehmervertreter unterstützten diesen Vorschlag. Sie verlangten aber noch eine größere Vertretung der Arbeiterschaft in der Leitung und den Ausschluß der Konsumenten aus der Leitung. Sie vertraten die Ansicht, daß den Konsumenten nur eine beratende Funktion in einem sogenannten Konsumentenrat einzuräumen sei.

[29]) Report of the Coal Industry Commission, S. 11 und 12.

Auch wollten die Arbeiter dem Minister kein Mitspracherecht in der Leitung einräumen. Diese sollte ganz in den Händen des nationalen Bergwerkrates liegen. Jegliche Einschränkung des Streikrechtes wurde abgelehnt.

Nach der Veröffentlichung der Berichte entspann sich in der Öffentlichkeit ein Kampf für und gegen die Nationalisierungsbestrebungen. Die Arbeitgeber wandten sich, unterstützt in der Hauptsache von der Eisen- und Stahlindustrie, gegen die Nationalisierung. Die Regierung hatte sich durch den Ministerpräsidenten für die Nationalisierung im Sinne der Vorschläge Duckhams ausgesprochen. Damit war aber die Arbeiterschaft nicht einverstanden. Vor allem wehrte sich der Bergarbeiterverband gegen eine solche „Nationalisierung". Er rief deshalb auf den 3. September 1919 die Bergarbeiter zu einer Konferenz zusammen. In einer Resolution, die an dieser Konferenz beschlossen wurde, wandten sich die Bergarbeiter gegen den Plan der Regierung und verlangten eine Nationalisierung, welche die Vorteile einer maximalen Produktion mit einem maximalen sozialen und wirtschaftlichen Wohlergehen des Bergarbeiters verbinde [30]). An dieser Konferenz wurde ferner beschlossen, die Frage der Nationalisierung vor den, im Jahre 1919 stattfindenden nationalen Gewerkschaftskongreß zu bringen. Dieser Kongreß beschloß dann auf Antrag des Bergarbeiterverbandes die Forderung der Nationalisierung der Bergwerke zu unterstützen. Gleichzeitig wandte er sich in einer Resolution an die Regierung, in welcher er dem Befremden darüber Ausdruck gab, daß die Regierung sich nicht an den Bericht der königlichen Kommission gehalten habe.

Ferner bestimmte der Kongreß eine Vertretung, die der Regierung die Forderungen des nationalen Gewerkschaftskongresses zu überbringen hatte. Diese Abordnung wurde am 9. Oktober 1919 von Lloyd George empfangen. An dieser Zusammenkunft erklärte der Premierminister, daß er keine Möglichkeit sehe, den Kohlenbergbau zu nationalisieren, weil das Parlament kaum für eine solche Maßnahme zu haben sei.

Daraufhin wurde auf den 9. Dezember ein außerordentlicher Gewerkschaftskongreß einberufen. Dieser beschloß von einer Auslösung eines Streikes abzusehen, dafür aber einen Propagandafeldzug für die Nationalisierung der Bergwerke durchzuführen.

Obwohl nun die Bergarbeiter, die Gewerkschaften, die Arbeiterpartei und die Genossenschaften für eine Nationalisierung eintraten, trat in ihrer Haltung, infolge der im Jahre 1920 ausbrechenden wirtschaftlichen Krise, eine Änderung ein. Das Interesse wendete sich mehr und mehr den Lohnkämpfen zu. In den Verhandlungen, die wegen des Streikes vom Oktober 1920 gepflogen wurden, legten

[30]) Labour in the Coal Mining Industry, by G. D. H. Cole, Oxford, 1923, Seite 115.

die Führer der Bergarbeiter den Hauptnachdruck auf die Behauptung der nun einmal errungenen Löhne. Nach dem Streikabkommen vom Oktober 1920 sollte die Steigerung der Produktion die Arbeiter zu einer Lohnerhöhung berechtigen, die aus Exportgewinnen, beziehungsweise aus dem der Regierung aus diesen Gewinnen eingezogenen Betrage zu decken war. Man hoffte natürlich auf eine längere Fortdauer der von dem englischen Kohlenbergbau erzielten Exportgewinne. Doch wenige Wochen nach dem Abkommen trat der Sturz der Weltmarktpreise für Kohle ein und als Folge des Konjunkturumschwunges auch ein Rückgang der inländischen Nachfrage. Die Regierung, die für die, den Bergarbeitern zugesicherte Lohnerhöhung aufkommen mußte, hob zunächst die Beschränkung der Ausfuhr, dann auch die noch bestehenden Preisvorschriften auf und erklärte, als auf Grund des Lohnabkommens vom Oktober 1920 aus öffentlichen Mitteln monatlich etwa fünf Millionen Pfund Lohnzuschüsse gezahlt werden mußten, das gesamte System der staatlichen Kontrolle, vom 31. März 1921 ab, für beendigt. Die Regelung der Löhne war somit wieder der freien Vereinbarung zwischen Arbeiter und Unternehmer überlassen. Gesetzlich geregelt blieb die Arbeitszeit, die durch die „Coal Mines Bill" von 1919 für die Bergarbeiter auf 7½ Stunden festgesetzt wurde.

Die Frage der Nationalisierung der Bergwerke wurde dann wiederholt in den Jahren 1924 und 1925 von Vertretern der Bergarbeiter im Parlament aufgerollt. Dadurch wurde das Parlament veranlaßt im Jahre 1925 eine königliche Kommission zur Prüfung der Lage im Kohlenbergbau einzusetzen. Diese Kommission, nach ihrem Vorsitzenden als „Samuel Commission" bezeichnet, beschäftigte sich sehr eingehend mit der Frage der Rationalisierung [31]).

In diesem Bericht gibt zunächst die Kommission den Vorschlag des Bergarbeiterverbandes wieder, in welchem die Übernahme der Kohlenbergwerke durch den Staat befürwortet und die Führung der Bergwerke durch den Staat oder durch Kommissionen als notwendig erachtet wird. Denn nur dadurch werde, so wird behauptet, ein wirtschaftlicher Betrieb der Bergwerke möglich sein.

Der dieser Kommission vorgelegte Nationalisierungsplan war gemeinschaftlich vom Gewerkschaftsbund und dem Exekutivkomitee der Arbeiterpartei ausgearbeitet worden. Dieser Plan sah in einer ersten Phase die Nationalisierung der Mineralien, der Kohlenbergwerke, der Koksproduktion und der Fabrikation der Nebenprodukte aus Kohle vor. In einer zweiten Phase sollte dann die Nationalisierung auf die Elektrizitätswerke ausgedehnt werden.

Über die Organisationsform des nationalisierten Kohlenbergbaus sagt der Plan folgendes aus: Die Bergwerke werden in staat-

[31]) Report of the Royal Commission on the Coal Industry, 1925.

liches Eigentum überführt. Die bisherigen Besitzer werden durch stimmrechtslose „Aktien" entschädigt. Die Leitung des gesamten Bergbaus wird einem „National Coal and Power Production Council" übertragen. Dieser Rat setzt sich zusammen aus Vertretern der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer. Diesem sind die, für die eigentliche Führung der Betriebe verantwortlichen Kreisausschüsse der verschiedenen Bergwerksbezirke unterstellt. Ein solcher Kreisausschuß wird aus Vertretern der Bergarbeiter einerseits und aus Vertretern des technischen und Verwaltungspersonals andererseits gebildet. Jeder Zeche steht eine Kommission vor, die aus dem Direktor, zwei Vizedirektoren, zwei Vertretern des Kreisausschusses und zwei Vertretern der Bergarbeiter gebildet wird. Dem gesamten Unternehmen ist ein Konsumentenrat beizuordnen, der über Preise, Transportfragen und Lohnfragen beraten kann. — Es wurde die Schaffung eines öffentlichen Körperschaftsunternehmens befürwortet.

In ihrem Bericht kommt die königliche Kommission zur Ablehnung dieses Vorschlages. Sie begründet diese Ablehnung damit, indem sie annimmt, für England sei eine Nationalisierung unmöglich. Als wichtigster Grund führt sie an, daß der Ausbau der mit dem Kohlenbergbau verbundenen Industrien, wie Elektrizitäts-, Gas-, Eisen- und Stahl- und chemische Industrie durch eine Nationalisierung nicht gefördert werde. Ferner sei es äußerst schwierig, nur die Bergwerke zu sozialisieren und die damit verbundenen Industrien der Privatwirtschaft zu überlassen [32]).

Starke Bedenken sind wegen der finanziellen Konsequenzen geäußert worden. Der Staat hätte bei Übernahme in sein Eigentum und in seinen Betrieb die Bergwerke kaufen und die „Royalties" ablösen müssen. Dies wäre ihn zusammen auf 350 Millionen Pfund zu stehen gekommen. Eines hat die Kommission als völlig unannehmbar erklärt: staatliches Eigentum und Führung der Industrie durch die vorgeschlagenen Kommissionen [33]).

Obwohl die Kommission im Bericht den Nationalisierungsvorschlag ablehnt, betont sie die Notwendigkeit einer Reorganisation. Auch befürwortet sie ein gewisses Mitspracherecht des Bergarbeiters in Fragen des Arbeitsverhältnisses.

Die Kommission macht dann Vorschläge zur Reorganisation, die folgendermaßen zusammengefaßt werden können: 1. Die „Royalties" sind zurückzukaufen. 2. Mit staatlicher Hilfe sind die kleinen Bergwerksbetriebe in größere Unternehmen zusammenzufassen. 3. Die Zusammenarbeit zwischen Kohlenbergbau und kohlenverbrauchenden Industrien ist zu verbessern. 4. Die Frage einer Ver-

[32]) Die Samuel-Commission weist darauf hin, daß ungefähr ein Fünftel der Kohlenbergwerke im Besitze von Eisen- und Stahlwerken seien.

[33]) Report of the Royal Commission on the Coal Industry, 1925, S. 69.

einheitlichung des Kohlentransportwesens muß erneut studiert und einer Lösung zugeführt werden. 5. Eine gemeinsame Verkaufsorganisation ist zu schaffen.

Im Jahre 1926 wurde eine neue Regierungskommission unter dem Vorsitz von Sir Frederick W. Lewis ernannt, um die von der Samuel Commission gemachten Vorschläge des gemeinsamen Verkaufes zu prüfen. Im Bericht dieser Kommission wird eine Organisation des Verkaufes als notwendig befürwortet. Man weist aber daraufhin, daß ohne einen Zusammenschluß in den einzelnen Bergwerksbezirken in dieser Hinsicht nichts erreicht werden könne. Die Kommission befürwortete den Abschluß von lokalen Übereinkommen, besonders von Verkaufspools. Wo ein solcher die Zustimmung von 75% der Bergwerksbesitzer findet, soll das Übereinkommen auch für die übrigen verbindlich sein. Ebenfalls wird die Wichtigkeit von Verkaufspools für den Export betont.

Auf Grund der Arbeit des „Lewis Committee" und der „Samuel Commission" wurde der „Mining Industry Act" erlassen. Dieses Gesetz sollte den Zusammenschluß der Bergwerksunternehmen erleichtern. Die Hauptvorschrift lautet dahin, daß die Bergwerke, welche einen Zusammenschluß erstreben, dem „Board of Trade" einen entsprechenden Plan unterbreiten müssen. Der Plan erhält, nachdem er von der Eisenbahn- und Kanalkommission geprüft und genehmigt ist, gesetzliche Kraft und Wirksamkeit. Bis Ende 1934 wurden 32 Zusammenschlüsse von Bergwerksunternehmen verzeichnet. Die Zahl der Arbeiter in diesen Unternehmen belief sich auf 251 600.

Auf Antrag der „Samuel Commission" wurde im Jahre 1927 von der Regierung das sogenannte „Standing Committee on Mineral Transport" eingesetzt. Dieses Komitee gab im Jahre 1929 einen Bericht heraus, in welchem es die sofortige Einführung der 20-Tonnen-Wagen und eine rationelle Ausnützung der Transportmöglichkeiten empfahl.

In den Jahren 1927 bis 1930 wurde eine Anzahl freiwilliger Übereinkommen zur Regelung des Absatzes der Kohle getroffen. Die wichtigsten Organisationen, die auf diese Vereinbarungen hin gegründet wurden, sind die „South Wales Coal Marketing Association", die „Central Collieries Commercial Association" und das „Scottish Coal Marketing Scheme".

Das Kohlenbergwerksgesetz von 1930 (Coal Mines Act)

Für dieses Gesetz ist die Arbeiterregierung verantwortlich. Der Charakter dieses Gesetzes ist vorbereitend. Es sucht das Chaos im Kohlenbergbau zu klären und den Weg für eine Reorganisation zu ebnen. Den Hauptgegenstand bildet die allgemeine Annahme

der Pläne für die bezirksweisen Zusammenschlüsse. Die Möglichkeit eines Zusammenschlusses auf nationaler Grundlage ist ins Auge gefaßt. Ferner ist die Regelung des Abbaues der Kohle und der Kohlenpreise vorgesehen.

In ersten Teil des Gesetzes, welcher sich mit der Kontrolle der Produktion und der Preise befaßt, werden die Bergwerksbesitzer ersucht, auf nationaler Grundlage ein System der Zusammenarbeit auszuarbeiten. Dieses System, welches der Genehmigung des „Board of Trade" bedarf, soll für die gesamte Produktion bestimmend werden. Diese Regelung ist einem Zentralrat der Zechenbesitzer übertragen und soll von ihm durchgeführt werden. Zunächst sind die Kohlenbergwerksbesitzer in jedem Bezirk gehalten, für ihr Gebiet Pläne für den Zusammenschluß vorzulegen. Die Ausarbeitung der Pläne soll durch Bezirksausschüsse geschehen, welche dann auch den Plan der Neuorganisation auszuführen haben. Ferner hat der Bezirksausschuß periodisch eine Standardtonnage für jedes Bergwerk festzusetzen. Bei der Festsetzung der Normaltonnage soll die relative Ergiebigkeit jeder Zeche in Betracht gezogen werden. Dann ist dem Bezirksausschuß auch die Preisbestimmung für die verschiedenen Kohlensorten übertragen.

Der II. Teil des Gesetzes schuf die „Coal Mines Reorganisation Commission". Dieser sind folgende Aufgaben gestellt: Die Reorganisation des Kohlenbergbaus zu fördern, den Absatz der Kohle zu organisieren, mitzuarbeiten bei der Ausarbeitung von Reorganisationsplänen. Die Kommission kann, wenn sie einen Zusammenschluß der Unternehmer als notwendig erachtet, die Grubenbesitzer ersuchen, dem „Board of Trade" einen entsprechenden Plan zu unterbreiten. Sollten die Bergwerksbesitzer dies unterlassen, dann haben die Kommissionsmitglieder die Pflicht, einen Plan auszuarbeiten und den prüfenden Instanzen vorzulegen. Wird ein solcher Plan von der Eisenbahn- und Kanalkommission, mit den Gesetzen von 1926 und 1930 in Übereinstimmung befunden, dann wird er für die Zechenbesitzer verbindlich erklärt.

Der erste Teil des Gesetzes war auf zwei Jahre befristet, da man hoffte, daß während dieser Zeit die Vorteile einer Reorganisation allgemein Anerkennung finden würden. Doch der Sturz der Arbeiter-Regierug, die Bildung einer nationalen Koalitionsregierung, und die Opposition der Bergwerksbesitzer machten das Gesetz fast wirkungslos. Nur die Aufrechterhaltung der Beschäftigung [34]) und die Minimalpreise konnten durch das Gesetz gesichert werden. Das Zuteilungssystem durch Festsetzung einer „Normal"produktion hatte die Konzentration der Betriebe nahezu verunmöglicht, weil es jeder Zeche eine gewisse Produktion zusicherte.

[34]) Durch das Zuteilungssystem war die Beschäftigung ausgeglichen und konnten auch unrationelle Betriebe beschäftigt werden.

Durch das Kohlenbergwerksgesetz von 1932 wurde der I. Teil des Gesetzes von 1930 für weitere fünf Jahre als verbindlich erklärt. Die Regierung bestand darauf, daß die Besitzer neue Vorschläge für die Reorganisation unterbreiten sollten.

Doch blieben die Neuorganisationen und die Zusammenschlüsse der Unternehmern vereinzelt. Erst als Folge einer Kampagne der Bergarbeiter im Herbst 1935, erlangte die Regierung von den Bergwerksbesitzern das Versprechen, für jeden Kohlenbezirk, Pläne für Verkaufsorganisationen auszuarbeiten. Diese sollen alle Bergwerksbesitzer im Bezirk umfassen. Die Verkaufsorganisationen, die daraufhin in den verschiedenen Bergbaugebieten gebildet wurden, wurden nach dem Vorbilde der Verkaufsorganisation der Lancashire- und Cheshire-Kohlenbergwerke geschaffen. In dieser Organisation sind 51 Zechen mit einer Jahresproduktion von 13 Millionen Tonnen vereinigt. Die kontrollierende Körperschaft besteht aus einem Ausschuß, der nach den Vorschriften des I. Teiles des Bergwerkgesetzes von 1930 gebildet wurde. Die einzelnen Zechen verkaufen ihre Produktion an die Verkaufsstelle und diese verkauft dann an den Kohlenhändler. Der Gewinn der Verkaufsstelle wird auf Grund eines Schlüssels an die einzelnen Zechenbesitzer verteilt.

Sozialisierungpläne

Die vorstehenden Ausführungen haben zeigen sollen, wie sehr der englische Kohlenbergbau immer und immer wieder die Öffentlichkeit, die Arbeiterschaft und die Regierung beschäftigt hat. Wie war doch die Regierung immer wieder genötigt, die Lage im Kohlenbergbau zu prüfen. Das ist daraus zu verstehen, weil ja der Kohlenbergbau zu den sehr stark von der Krise betroffenen Wirtschaftszweigen Englands gehört, und die dadurch bedingte strukturelle Arbeitslosigkeit die Regierung vor schwierige Probleme stellte. Auch war die Lage der Arbeiterschaft vielfach Ursache, daß sich die Regierung mit dem Kohlenbergbau befassen mußte.

Eine Folge von Kommissionen und Komitees haben die Lage untersucht und teilweise oder ganz die bestehende Praxis verurteilt. Selbst als dann 1930 das Kohlenbergwerksgesetz geschaffen wurde, blieb es beim alten, weil infolge des Widerstandes der Bergwerksbesitzer nur kleine Reorganisationen durchgeführt werden konnten. Deswegen blieb auch die Lage für alle Beteiligten, am meisten natürlich für die Arbeiter, unerfreulich.

Es ist deshalb zu verstehen, wenn in den letzten Jahren wiederum sehr stark die Frage nach der Sozialisierung des Kohlenbergbaus in den Vordergrund gerückt ist. Gerade die Gewerkschaften und die Arbeiterpartei haben sich erneut mit dem Problem der Sozialisierung des Kohlenbergbaus beschäftigt.

So wurde an der Konferenz der Arbeiterpartei in Leicester im Jahre 1932 folgende, vom Bergarbeiterverband eingebrachte Resolution angenommen [35]):

„Diese Konferenz ist der Ansicht, daß die unerfreuliche Lage im Kohlenbergbau der Strukturwandlung in der Wirtschaft zuzuschreiben ist. Zweifellos ist aber die Depression im Kohlenbergbau durch die mißlichen Organisationsverhältnisse verschärft worden. Folgende Maßnahmen können eine Änderung in diesem Wirtschaftszweig herbeiführen:

1. wenn der wissenschaftlichen Forschung über die Verwendung der Kohle vermehrte Aufmerksamkeit geschenkt wird;
2. wenn Abkommen mit den andern kohlenproduzierenden Ländern getroffen werden;
3. wenn das Eigentum im Bergbau vereinheitlicht und jeder Zweig dieser Industrie reorganisiert wird;
4. wenn die „Royalties" abgeschafft werden."

Dabei wurde betont, daß unter Vereinheitlichung des Eigentums nur eine solche unter öffentlicher Führung zu verstehen sei. Ferner wurde für die zentrale Behörde, welche die Verantwortung für die Leitung des Bergbaus übernehmen muß, das Recht der Vertretung für die Gewerkschaften und die Konsumenten verlangt.

Auch der Kongreß der englischen Gewerkschaften vom Jahre 1934 in Weymouth weist in einer Resolution auf die bedenkliche Lage im Kohlenbergbau hin [36]). Die Ursachen, die dazu geführt haben und eine Neuordnung verhinderten, sind nach Aussagen der Gewerkschaftsführer im großen und ganzen in der Haltung der Bergwerksbesitzer zu suchen, die dem ersten Teil des Kohlenbergwerksgesetzes von 1930 keine Folge gaben, ferner eine Zusammenarbeit mit der „Coalmines Reorganisation Commission" ablehnten und sich weigerten, mit den Gewerkschaften ein nationales Lohnübereinkommen abzuschließen.

Dieser Kongreß beauftragte dann den Wirtschaftsausschuß des Gewerkschaftsbundes in Verbindung mit der Arbeiterpartei einen Sozialisierungsplan für den Kohlenbergbau auszuarbeiten.

Der erwähnte Sozialisierungsplan wurde daraufhin vom Wirtschaftsausschuß des Gewerkschaftsbundes ausgearbeitet und im Jahre 1936 dem Gewerkschaftskongreß vorgelegt.

Die im Sozialisierungsplan aufgestellten Forderungen [37]) lassen sich dahingehend zusammenfassen:

---

[35]) Report of the 32nd Annual Conference of the Labour Party, 1932, Seite 264.

[36]) Trades Union Congress, 66th Annual Report, Weymouth, 1934, S. 381.

[37]) Sixty-Eighth Annual Report of the Trades Union Congress, 1936, Seite 210 u. ff.

Die Kohlenbergwerke sollen in das öffentliche Eigentum überführt werden. Für die Leitung des sozialisierten Kohlenbergbaus wird die Schaffung einer „British Coal Corporation" vorgeschlagen. Diese hat die gesamte Industrie im Interesse der Gesamtheit zu leiten.

Die Mitglieder der Korporation sollen auf Grund ihrer Fähigkeiten vom Bergwerksminister ernannt werden. Die Mitglieder dürfen nach ihrer Ernennung nicht mehr dem Parlament angehören und haben sich aller finanziellen Interessen im Kohlenbergbau und der damit verbundenen Industrien zu begeben.

Die Bedingungen für die Übernahme der Bergwerke durch die Korporation müssen durch das Sozialisierungsgesetz festgelegt werden. Man denkt, daß die Übernahme durch Ausgabe amortisierbarer „Aktien" ohne Stimmrecht oder durch Abgabe von „Renten" erfolgen könne.

Der Staat hat die „Royalties" abzulösen, da diese nicht der Industrie überbunden werden können. Die Verantwortlichkeiten des Bergwerksministers müssen im Gesetz umschrieben werden. Auf alle Fälle soll ihm das Recht der Informationseinholung zugestanden werden. Der Öffentlichkeit hat die Korporation jedes Jahr einen Rechenschaftsbericht vorzulegen.

Es liegt auf der Hand, daß die „British Coal Corporation" alle Unternehmen umfassen wird, die sich mit der Produktion oder dem Handel mit Kohle befassen. Für Bergwerke, die sehr stark mit Eisen- und Stahlwerken verbunden sind, müssen besondere Vorschriften erlassen werden.

Wie die Leitung im einzelnen geregelt werden soll, muß der Korporation freigestellt werden. Doch wird gewünscht, daß Bezirksausschüsse gebildet werden, denen ein gewisses Maß von Verantwortung übertragen werden soll. Der Absatz der Kohle muß in die Hände von sogenannten „Marketing Boards" gelegt werden. Diese werden der Korporation unterstellt. Für alle Ausschüsse wie auch für die Leitung der gesamten Industrie wünschen die Arbeiter das Recht der Vertretung.

Im Hinblick auf die erfolgreiche Führung einer sozialisierten Industrie bedarf die Frage der Arbeit einer besonderen Betrachtung. Die Gewerkschaften werden zweifellos in einer solchen Industrie ein großes Mitspracherecht haben. Dies wird sich in zwei Punkten zeigen: 1. in Bezug auf die allgemeine Führung der Industrie und 2. in Bezug auf die Löhne und die allgemeinen Arbeitsbedingungen. Die erste Frage kann dadurch gelöst werden, indem für jede Zeche Werkräte geschaffen werden, die sich aus Vertretern der Arbeiterschaft, des Verwaltungspersonals und der Leitung zusammensetzen. Diese sollen Fragen wie z. B. Arbeit in der Zeche oder Werkstätte, Disziplin, Sicherheit, Gesundheit der Arbeiter, Beförderung usw.

besprechen. Die zweite Aufgabe der Gewerkschaften wird sein, auf Grund freiwilliger Vereinbarung, mit der Korporation Tarifverträge abzuschließen.

Für den gesamten Kohlenbergbau wird ferner verlangt, daß für die Schlichtung von Streitigkeiten wegen Lohn- und Arbeitsbedingungen ein besonderes Schiedsgerichtssystem geschaffen werde.

In jeder sozialisierten Industrie wird die Bestimmung der Löhne und der Preise von grundsätzlicher Bedeutung sein. Der Lohn, welcher von einem sozialisierten Unternehmen bezahlt wird, soll dem Arbeiter einen ausreichenden Lebensunterhalt ermöglichen. Die Preisfestsetzung wird durch die Korporation erfolgen müssen, die bei der Festsetzung der Preise neben den Produktionskosten auch die Marktlage im In- und Ausland berücksichtigen muß [38]).

Es ist kaum anzunehmen, daß dieser Sozialisierungsvorschlag der Gewerkschaften in den nächsten Jahren verwirklicht werden kann, wie denn im Mai 1937 das englische Parlament eine Ergänzung des Kohlenbergwerkgesetzes in dieser Richtung abgelehnt hat.

Man ist in Kreisen der Arbeiterschaft, wie auch in Regierungskreisen davon überzeugt, daß eine Zusammenarbeit der Bergwerksbesitzer auf freiwilliger Grundlage und in nationalem Ausmaße kaum zu erreichen sein werde. Ein Beispiel möge diese Behauptung erhärten. Dem Reorganisationsausschuß war es gelungen, für das Kohlengebiet von West-Yorkshire einen Plan für einen straffen Zusammenschluß der Kohlenbergwerke auszuarbeiten. Durch diesen Zusammenschluß wären 61 Unternehmen mit einer Jahresproduktion von 10 Millionen Tonnen vereinigt worden. Von den 61 Unternehmen hatten sich 58 mit einer Produktion von 8 Millionen Tonnen für den Zusammenschluß ausgesprochen. Trotzdem lehnte die Prüfungskommission (Railway- and Canal-Commission), welcher der Plan vorgelegt werden mußte, den Zusammenschluß mit der Begründung ab, daß die vorgesehene schiedsgerichtliche Regelung von Differenzen, gegenüber einer unbedingt widerstrebenden Minderheit, undenkbar sei. Ferner sei die kostensenkende Wirkung des Zusammenschlusses nicht unbedingt nachweisbar. Dieser schädige aber die Interessen einer Minderheit. Der Zusammenschluß entspreche daher nicht den gesetzlichen Richtlinien: „Zur Senkung der Produktionskosten beizutragen und für alle Beteiligten gleichmäßig befriedigend und gerecht zu sein." In der englischen Presse [39]) wurde daraufhin betont, daß eine solche Auslegung der Richtlinien jeden Zusammenschluß in Zukunft unmöglich mache.

---

[38]) Man hat hier auch die Überlegung gemacht, daß unter Umständen im Inland höhere Preise verlangt werden müssen, um das Ausland billiger mit Kohle beliefern zu können.

[39]) Dieses Urteil ging durch die gesamte Presse Englands, insbesondere wurde von den „Times", diese Haltung eingenommen.

Da nun die Besserung der Wirtschaftslage auch für den Kohlenbergbau einen Aufschwung gebracht hat, sind die Bergwerksunternehmer gegenwärtig wenig an Reorganisationsmaßnahmen interessiert. Daraus ist zu ersehen, daß eine Neuordnung im gesamten Kohlenbergbau kaum ohne einen Eingriff des Staates durchgeführt werden kann.

Im Kohlenbergbau, der eine der ältesten und wichtigsten Zweige der englischen Wirtschaft darstellt, ist doch zu sehen, wie langsam die Gemeinwirtschaft in das Gebiet der kapitalistischen Marktwirtschaft vordringt. Es ist aber wahrscheinlich, daß die Entwicklung zur Gemeinwirtschaft im Kohlenbergbau, die heute noch in den Anfängen steckt, weiter gehen wird.

Literatur-Verzeichnis

The Aims of Reconstruction, by the Minister of Reconstruction, London, 1918.
Arnot, R. Page, Commerce and Industry, 1919.
Arnot, R. Page. Facts from the Coal Commission, 1919.
Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgänge 1919, 1934 und 1935, Berlin.
Archiv der Gegenwart, herausgegeben von Keesing, Wien, 1936/38.
Beer, Max, Geschichte des Sozialismus in England, 1913.
Brentano, L., Eine Geschichte der wirtschaftlichen Entwicklung Englands. 3 Bände.
Britain in Depression, A Record of British Industries since 1929, prepared by a Research Committee of the Economic Science and Statistics Section of the British Association, London, 1935.
Britain's Industrial Future, London, 1928.
Central Electricity Board, Seventh Annual Report, London, 1935.
Central Electricity Board, Eighth Annual Report, London, 1936.
The Church and the New Economic Order, by a „Mixed Group", London, 1935.
Citrine Walter M., Trade Unionism in Modern Industry, London, 1929.
Clark, Colin, The Control of Investment, London, 1934.
Coal Mining Industry, Annual Statistical Summary for the year ended 31st December 1934, London, 1935.
Coal Industry Commission Act, 1919, Coal Mines Act, 1930.
Coal, The Labour Plan, London, 1936.
Cole G. D. H., British Trade and Industry, London, 1932.
Cole G. D. H., Chaos and Order in Industry, 1920.
Cole G. D. H., The Essentials of Socialisation in his Economic Tracts for the Times, 1932.
Cole G. D. H., Labour in the Coal-Mining-Industry (1914—1921), Oxford, 1923.
Cole G. D. H. and W. Mellor, The Meaning of Industrial Freedom, 1918.
Cole G. D. H., The next ten years in British Social and Economic Policy, London, 1930.
Cole G. D. H., Principles of Economic Planning, London, 1935.
Cole G. D. H., Self-Government in Industry, 1920.
Cole G. D. H., Selbstverwaltung in der Industrie, 1921.
Cole G. D. H., and R. Page Arnot, Trade Unionism on the Railways, 1920.
Cole G. D. H. and W. Mellor, Workers' Control and Self-Government in Industry, London, 1933.
Cole G. D. H., The World of Labour, 1920.
Crenon, Henri, Le Régime des Mines en Angleterre et la question de la Nationalisation des Mines.
Cripps, Stafford, Problems of a Socialist Government, London, 1935.
Dalton, Hugh, Practical Socialism for Britain, London, 1935.
Davies, A. Emil, British Railways, 1825—1934, Why Nationalisation is inevitable, 1934.
Davies, A. Emil, The Case for Nationalisation, London, 1920.
Davies, A. Emil, Public Ownership.
Defferière, Paul, Le Controle des Mines de Charbon en Angleterre pendant la guerre et le problème de la Nationalisation des Mines, Paris, 1925.
Demant, V. A., This Unemployment: Disaster or Opportunity, 4th Edition, London, 1932.

Dimock, Marshall E., British Public Utilities, London, 1933.
Electricity Supply Act, 1926.
Emmott, Lord, Nationalisation of Industries, 1920, London.
Gray, Howard L., War Time Control of Industry, The Experience of England, New York, 1919.
History of the Ministry of Munitions, Vol. I—VIII, London.
Hobson, J. A., Incentives in the New Industrial Order, London, 1922.
Hodges, Frank, Nationalisation of the Mines, 1920 .
The Industrial Council for the Building Industry, 1919.
Keynes, J. M., Allgemeine Theorie der Beschäftigung, des Zinses und des Geldes, München und Leipzig, 1936.
Knowles, L. C. A., The Industrial and Commercial Revolutions in Great Britain during the Nineteenth Century, London, 1926.
Labour, Year Book, 1919, London.
Labour, Party, Reports of the Annual Conferences, 1919—1935.
Laidler, H. W., History of Social Thought, London, 1935.
Landmann, Julius, Moderne Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung, I. Teil, Bd. 176/I der Schriften des Vereins für Sozialpolitik, München, 1932.
Laum, B., Wirtschaftsgeschichte, Berlin, 1932.
Leubuscher, Charlotte, Sozialismus und Sozialisierung in England, Jena, 1921.
Lloyd, E. M. H., Experiments in State Control, Oxford, 1923.
London Passenger Transport Board, Annual Reports 1934, 1935, 1936, 1937, London.
London Passenger Transport Act, 1933.
London Passenger Transport Board, Scheme for Establishment of Staff Councils.
London Passenger Transport Board, Establishment of Negotiating Committee and Wages Board.
London Passenger Transport Board, Scheme for the Establishment of Local Committees.
The London Traffic Combine, London, 1932.
Memorandum of Agreement between the London Passenger Transport Board on the one Side and the National Union of Railwaymen on the other Side.
Memorandum of Agreement between the London Passenger Transport Board and the Transport & General Workers' Union.
Memorandum, Rates of Pay and Conditions of Service of Railway Employees, 1931 to 1934.
Mining Industry Act, 1926.
Mitcheson, The First Workers Government, London.
Money, L. Chiozza, The Triumph of Nationalisation, 1920.
Morrison, Herbert, Socialisation and Transport, London, 1933.
The Munitions of War Act, 1915.
The National Planning of Transport, London, 1932.
The National Power Scheme in Great Britain, a Survey, London, 1936.
Neumann, Andrew Martin, Economic Organisation of the British Coal Industry, London, 1934.
Obst, Erich, Großbritannien und Irland, in Andrees Wirtschaftliche Länderkunde, Wien, 1926.
Ogden, K., der Syndikalismus in England, Archiv für Sozialwissenschaft, XXXVII.
Osborn, F. J., Transport Town Development and Territorial Planning of Industry, London, 1934.
Parliamentary Debates, Official Reports, 1932 und 1933.
Pigou, A. C., Economics of Welfare, 2nd Edition, London, 1924.

Planning for Employment. A Preliminary Study by some Members of Parliament, London, 1935.
Porters, R. J., Pitman's Dictionary of Book-Keeping, London, 1923.
The Railways, Six special Articles together with two articles, reprinted from the Times, 1932.
Railway Rates Tribunal, 13th Annual Report, 1934.
Railways Act, 1921.
Redmayne, Richard, The British Coal Mining Industry during the war, London, 1919.
The Reorganisation of the Electricity Supply Industry, London, 1932.
Report of the Royal Commission on the Coal Industry (1925), London, 1926.
Reports of Investigations into the Industrial Conditions in certain depressed Areas, Ministery of Labour, London, 1934.
Fourteenth Annual Report of the Secretary for Mines and the Twenty-seventh Annual Report of H. M. Chief Inspector of Mines, London, 1935.
Report of the Coal Industry Commission, London, 1919.
Colwyn Report, (Departemental Committee on Railway Agreements), London, 1921.
Final Report of the Committee on the Industry and Trade, London, 1929.
Second Report of Special Joint Committee on Machinery of Negotiation for Railway Staff, London, 1935.
Conference on Industrial Reorganisation and Industrial Relations, Final Report, 1930.
Ritschl, Hans, Gemeinwirtschaft und kapitalistische Marktwirtschaft, Tübingen, 1931.
Road Traffic Act, 1930.
Robertson, D. H., The Control of Industry, London, 1923.
Röpke, Wilhelm, Sozialisierung, im Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 7. Band, 4. Auflage, Jena, 1926.
Seymour, T. B., The Whitley Council System, London, 1932.
Siegfried, André, Die englische Krise, Berlin, 1931.
Sommerfield, Vernon, London Transport, A Record and a Survey, London, 1935.
Stanley, Jevons, The British Coal Trade, London, 1932.
Statistical Abstract for the United Kingdom, London, 1935.
Ten Years of Railway Finance, London, 1932.
Tönnies, Ferdinand, Einführung in die Soziologie, Stuttgart, 1931.
Tönnies, Ferdinand, Gemeinschaft und Gesellschaft, Leipzig, 1935.
Trades Union Congress, Industrial Conference Report, 1928.
Trades Union Congress, Annual Reports, 1919—1936.
Webb, S. u. B., A Constitution for the Socialist Commonwealth of Great Britain, 1920.
Webb, S. und B., History of Trade Unionism, 1920.
Webb, S. und B., Theorie und Praxis der englischen Gewerkevereine, 2 Bände.
Weber, Max, Wirtschaft und Gesellschaft, Tübingen, 1925.
White, Leonard D., Whithley Councils in the British Civil Service, Chigago, 1933.

Zeitschriften und Zeitungen:

Labour Monthly, published by the Labour Party, 1934, 1935, 1936.
The Ministry of Labour Gazette, 43. und 44. Jahrgang, 1935 und 1936.
The Economist, Economic Journal.
Daily Herald, News Chronicle, Daily Telegraph, The Times.
Der Eisenbahner, Organ des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes, 1936/37.

Curriculum vitae

Ich, Hans Schaffner von Basel, wurde am 7. Mai 1910 in Basel als Sohn des Eduard Schaffner, gew. Vorarbeiter SBB. in Basel, und der Anna Schaffner, geb. Buess, geboren. Ich besuchte in Basel die Primarschule (1917—1921), die Untere Realschule (1921—1925) und die Obere Realschule (Handelsabteilung) (1925—1929). Aus der Obern Realschule (Handelsabteilung) wurde ich im April 1929 nach bestandener Maturitätsprüfung entlassen.

Im April 1929 trat ich bei der Schweizerischen Kreditanstalt in Basel eine Stelle als Praktikant an. Am 24. Oktober 1929 ließ ich mich an der Universität Basel als Student der Nationalökonomie immatrikulieren. Bis Ende des Sommersemesters 1934 betrieb ich das Studium in der Freizeit, neben meiner Berufsarbeit als kaufmännischer Angestellter. Am 15. August 1930 war ich aus dem Dienste der Schweizerischen Kreditanstalt ausgeschieden, um eine Stelle als Angestellter bei der Versicherungskasse des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes in Basel anzutreten. Vom Oktober 1934 bis Juni 1935 studierte ich an der Universität London (London School of Economics and Political Science). Vom Herbst 1935 bis Frühjahr 1938 war ich wieder als Student an der Universität Basel immatrikuliert.

An der Universität Basel besuchte ich die Vorlesungen und Übungen der Herren Professoren Ritschl, Salin, Mangold, Brogle, Haab, Simonius, Ruck, Lewald, Furlan, Häberlin, Jaeger, Bauer, Vosseler. In London hörte ich Vorlesungen bei den Herren Professoren Gregory, von Hayek, Robbins, Plant, Sargent, Webster, Power, Manning, Coatman, Laski und den Herren Dr. Benham, Dr. Routh, Dr. Dalton, Dr. Robson, Dr. H. B. Lees-Smith, Marshall, Durbin, Beales.

Meine Dissertation: „Die öffentliche Unternehmung in England" entstand unter der Leitung von Herrn Prof. Dr. Hans Ritschl.

Vom April 1936 bis März 1937 besuchte ich den pädagogischen Kurs für Mittel- und Oberlehrer am Kantonalen Lehrerseminar Basel. Im Frühjahr 1937 bestand ich die pädagogische und wissenschaftliche Prüfung als Handelslehrer.

Gegenwärtig bin ich als Lehrervikar an der Handelsschule des Kaufmännischen Vereins Basel und der Allgemeinen Gewerbeschule Basel tätig.

INHALTS-VERZEICHNIS

Einleitung 5

1. Kapitel
Die Verwaltungsunternehmung 11
§ 1 Die Post 11
Die Organisation 11
Das Personal 12
Die Whitley-Räte 14
Reformbestrebungen 20
§ 2 Die Wasserversorgung, die Gaswerke, die Trambahnunternehmen 22
Die Wasserversorgung 22
Die Gaswerke 24
Die Trambahnunternehmen 25
§ 3 Die Rüstungsindustrie 26
Die staatliche Kontrolle während des Krieges . . 26
Gesetzliche Grundlage der Kontrolle 27
Die Rüstungsindustrie 28
Nachwirkungen der staatlichen Kontrolle . . . 29

2. Kapitel
Die selbständige öffentliche Unternehmung 32
§ 1 Die Londoner Hafenverwaltung 33
§ 2 Die Britische Rundspruchgesellschaft 34
§ 3 Das zentrale Elektrizitätsamt 37
Geschichtliches 37
Das zentrale Elektrizitätsamt 41
Schiedsgerichtsverfahren 47
Die Elektrizitätskommission 48
Gewinn- und Verlustrechnung 50
Bilanz 51
§ 4 Das Londoner Personenverkehrsamt 51
Geschichtliches 51
Das Londoner Personenverkehrsgesetz . . . 60
Der „Pool" mit den vier Eisenbahngesellschaften 72
Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben . . . 74
Bilanz 76

3. Kapitel
Die private Unternehmung unter gesetzlicher Kontrolle 78
§ 1 Die Eisenbahn-Gesellschaften 78
Geschichtliches 78
Das Eisenbahngesetz von 1921 83
Die Eisenbahner-Gewerkschaften 86
Die Schiedsgerichtsordnung 88
Das nationale Verkehrsamt 93
§ 2 Die Kohlenbergwerke 98
Lage und Bedeutung des Kohlenbergbaus in England 98
Die Nationalisierung 103
Das Kohlenbergwerksgesetz von 1930 . . . 113
Sozialisierungspläne 115
Literaturverzeichnis 121